

NUMERO 720 ENERO-FEBRERO 2003

RESUMEN DEL AÑO 2002



El Rey en la Pascua Militar 2003



Despedida a los Titanes

9 770034 764001

REFLEXIONES SOBRE LA ENSEÑANZA SUPERIOR MILITAR

Sumario Sumario Sumario Sumario Sumario



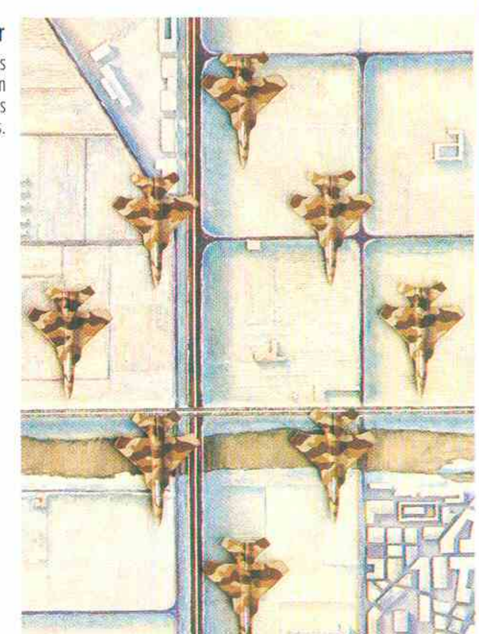
Nuestra portada: *Durante un vuelo realizado con motivo de una misión de enseñanza, el día 19 de abril se cumplieron en el ala 23 las 125.000 horas de vuelo en avión F-5.*

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA NUMERO 720 ENERO-FEBRERO 2003

artículos

Reflexiones sobre la enseñanza superior militar

La actividad militar necesita hombres y mujeres con unas características especiales, el militar no sólo debe desarrolar una serie de funciones en su trabajo, además tiene que reunir un conjunto de cualidades, a las que siempre hemos denominado valores, virtudes, principios.



artículos



Un año después

El día 28 de septiembre de 2001, cincuenta años después de haberse conocido, los componentes de la "Séptima Promoción" de la Academia General del Aire cayeron en la cuenta de que los lazos de amistad y compañerismo anudados entonces, permanecen hoy apretados, incluso más apretados que nunca.

secciones



Preimpresión:
Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Impresión:
Centro Cartográfico y Fotográfico
del Ejército del Aire

Número normal ....2,10 euros
Suscripción anual..................................18,12 euros
Suscripción Unión Europea...........................38,47 euros
Suscripción extranjero ....42,08 euros
IVA incluido (más gastos de envío)

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

Edita



MINISTERIO DE DEFENSA

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

NIPO. 076-03-009-2
Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

Teléfonos
Director:................................91 544 91 21
SCTM:...8124567
Redacción: 91 549 70 00
....Ext. 31 83
Suscripciones y Administración: 91 549 70 00
....Ext. 31 84
Fax: 91 549 14 53

Princesa, 88 - 28008 - MADRID

NORMAS DE COLABORACION

Pueden colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. El texto de los trabajos no puede tener una extensión mayor de OCHO folios de 32 líneas cada uno, que equivalen a unas 3.000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías, dibujos y anexos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios, se publicarán a juicio de la Redacción y según el espacio disponible.

Los trabajos podrán presentarse indistintamente mecanografiados o en soporte informático, adjuntando copia impresa de los mismos.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Cuando se empleen acrónimos, siglas o abreviaturas, la primera vez tras indicar su significado completo, se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correpondiente. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes dictadas al efecto para el Programa Editorial del Ministerio de Defensa.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus colaboradores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
Redacción, Princesa, 88. 28008 - MADRID

LIBRERÍAS Y QUIOSCOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

En **ASTURIAS**: QUIOSCO JUAN CARLOS (JUAN CARLOS PRIETO). C/ Marqués de Urquijo, 18. (Gijón). En **BALEARES**: DISTRIBUIDORA ROTGERS, S.A. Camino Viejo Buñolas, s/n. (Palma de Mallorca). En **BARCELONA**: SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIAS. Sector C. C/ K, Zona Franca - Mercabarna. LIBRERIA MIGUEL CREUS. C/ Congost, 11. LIBRERIA DIDAC (REMEDIOS MAYOR GARRIGA). C/Vilamero, 90. En **BILBAO**: LIBRERIA CAMARA. C/ Euscalduna, 6. En **CADIZ**: LIBRERIA JAIME (José L. Jaime Serrano). C/ Corneta Soto Guerrero, s/n. En **GRANADA**: LIBRERIA CONTINENTAL. C/ Acera de Darro, 2. En **LA RIOJA**: LIBRERIA PARACUELLOS. C/ Muro del Carmen, 2. (Logroño). En **MADRID:** QUIOSCO GALAXIA. C/ Fernando el Católico, 86. QUIOSCO CEA BERMUDEZ. C/ Cea Bermúdez, 43. QUIOSCO CIBELES. Plaza de Cibeles. QUIOSCO PRINCESA. C/ Princesa, 82. QUIOSCO FELIPE II. Avda. Felipe II. LIBRERIA GAUDI. C/ Argensola, 13. QUIOSCO HOSPITAL DEL AIRE. C/ Arturo Soria, 82. QUIOSCO QUINTANA. C/ Quintana, 19. QUIOSCO ROMERO ROBLEDO. C/ Romero Robledo, 12. QUIOSCO MARIBLANCA. C/ Mariblanca, 7. QUIOSCO GENERAL YAGÜE. C/ General Yagüe, 2. QUIOSCO FÉLIX MARTINEZ. C/ Sambara, 94. (Pueblo Nuevo). PRENSA CERVANTES (Javier Vizuete). C/ Fenelón, 5. QUIOSCO MARIA SANCHEZ AGUILERA ALEGRE. C/ Goya, 23. LIBRERIA SU QUIOSCO C.B. C/ Víctor Andrés Belaunde, 54. En **MURCIA**: REVISTAS MAYOR (Antonio Gomariz). C/ Mayor, 27. (Cartagena). En **VALENCIA**: LIBRERIA KATHEDRAL (José Miguel Sánchez Sánchez). C/ Linares 6, bajo. En **ZARAGOZA**: ESTABLECIMIENTOS ALMER. C/ San Juan de la Cruz, 3.

Editorial

Modernización estratégica y estructural, objetivo del año 2003

AL igual que el año 2001 se despidió con el inicio del conflicto en Afganistán, que ha dirigido, en gran medida, las preocupaciones de las Fuerzas Armadas y del Ejército del Aire durante el año 2002, éste finalizó con otra gran tragedia, esta vez de tipo ecológico, pero que, por su magnitud y afectar directamente a tierras españolas, ha sido calificada de emergencia nacional, lo que ha implicado que gran cantidad de material y personal de las Fuerzas Armadas estén siendo movilizados para paliar en lo posible el desastre originado en nuestras costas gallegas y del norte de España. El Ejército del Aire que ha estado presente desde el primer momento en la zona de la tragedia con aviones del CECAF, vigilando y siguiendo las manchas del vertido del "Prestige", está participando activamente y con gran entusiasmo en la limpieza de las playas con personal de todas sus Unidades, sin excepción alguna, y con aeronaves desplegadas en la zona pertenecientes al ALA 37, Grupo 43 y 803 Escuadrón, además de otros aviones del 45 Grupo y ALA,s 31 y 35 para el transporte aéreo de contingentes de otras instituciones.

Respecto a las operaciones en Afganistán, el Ejército del Aire continúa con sus Destacamentos de la Base Aérea de Manás (Kirguistán) con aviones C-130 del ALA 31; en Yibuti, con aviones de Patrulla Marítima P-3 del ALA 11, y en Kabul, con el EADA en misiones de apoyo al transporte en el teatro de operaciones. Todos ellos siguen realizando una excelente labor en apoyo a las operaciones "Libertad Duradera" e ISAF contra el terrorismo, al igual que lo hizo el Destacamento de la UMAD, en Bagram, desactivado el pasado mes de septiembre.

TAMBIÉN, y después de casi ocho años de participación en los Balcanes, el Destacamento Ícaro de la Base Aérea de Aviano cerró sus puertas con la satisfacción de llevar al Ejército del Aire a niveles de operatividad y efectividad similares a los de las Fuerzas Aéreas más relevantes de la OTAN. Esta operatividad se puso de manifiesto en la operación Romeo Sierra, que motivó que las Unidades del EA alcanzasen los más altos grados de disponibilidad y alistamiento, controlando el espacio aéreo de responsabilidad nacional y estando listas, en todo momento, para la realización de cualquier misión que fuese ordenada.

Otro hecho importante en el 2002, fue la pérdida del avión prototipo EUROFIGHTER DA-6. Afortunadamente para el programa y el Ejército del Aire, sus dos tripulantes, expertos y valiosos pilotos de ensayo, resultaron ilesos y han podido continuar con el programa de vuelos de prueba. A pesar del accidente, la disponibilidad de otros seis aviones prototipos y de varios de producción instrumentados evitará demoras en la entrega de los primeros aviones de serie a las Fuerzas Aéreas participantes en el proyecto, prevista, en estos momentos, en el primer semestre de 2003.

EN esta anualidad, se verá el resultado final de la Revisión Estratégica de la Defensa que contemplará las misiones generales de las Fuerzas Armadas, entre las que se encontrarán la defensa del territorio nacional, la cooperación internacional en asuntos relacionados con la defensa y el apoyo a las Administraciones civiles del Estado. Al Ejército del Aire, en particular, se le requerirá principalmente el mantenimiento de su capacidad de combate todo tiempo, un aumento de su capacidad de transporte y un mayor alcance y precisión. Para lograr esto último será fundamental disponer de más medios de reabastecimiento en vuelo y de armamento inteligente.

El Ejército del Aire, para el mejor cumplimiento de las misiones que se le asignen en el futuro, adoptará su nueva estructura orgánica antes del próximo 31 de julio a lo establecido en el R.D. 912/2002, de 6 de septiembre, por el que se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos y deberá seguir avanzando en sus programas de adquisiciones y modernización de sus sistemas de armas. En este sentido, en el 2003, se recibirán los primeros Typhoon de serie, los dos Airbus A-310 y los tres Falcon 900, se incrementará la flota de C-295 con dos nuevas unidades, las antiguas C-90 procedentes de SENASA pasarán a la dotación de aviones del EA, se iniciará la modernización de los F-18 y se continuará con la de los F-5 y P-3. También, este año será fundamental para proyectos tan ambiciosos como el del futuro avión de transporte "A-400M", el avión de entrenamiento avanzado "AEJPT", el misil A/S "TAURUS" o los misiles A/A "METEOR" e "IRIS-T". Todos ellos serán fundamentales para conseguir que el Ejército del Aire sea cada vez más útil para los intereses nacionales e internacionales y, sobre todo, más operativo y resolutivo, que es en definitiva, la finalidad de las Fuerzas Armadas.



El Rey, acompañado por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, pasa revista a la Agrupación de la Guardia Real que le rindió honores a su llegada al palacio.

El Rey en la Pascua Militar 2003

Victor Manuel Hernandez

Fotos, Hèlene Gicquel

La participación de militares españoles en las misiones internacionales que se desarrollan en los Balcanes, Afganistán y el océano Indico, su colaboración para hacer frente a la catástrofe del Prestige y el protagonismo de España en las iniciativas para impulsar la Política Europea de Seguridad y Defensa y para adaptar la OTAN a las nuevas necesidades estratégicas, fueron algunos de los aspectos destacados por el Rey Don Juan Carlos en su tradicional mensaje a las Fuerzas Armadas con motivo de la Pascua Militar que, un año más, se celebró el día 6 de enero en el Palacio Real de Madrid. Acompañado por la Reina Doña Sofía y el Príncipe Don Felipe, el Rey agradeció a los militares su "dedicación y entrega al mejor servicio de España" y les transmitió el orgullo de los españoles por el esfuerzo desplegado a lo largo de 2002. "Tanto en el trabajo cotidiano -recalcó-, como en el desarrollo de ejercicios y operaciones, habéis probado vuestro buen hacer, valor, disciplina y eficacia".

Por su parte, el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, expuso los principales acontecimientos de un año "prolijo e intenso" para las Fuerzas Armadas y, en nombre de los hombres y mujeres que las integran, trasladó a la Familia Real su testimonio de lealtad y fidelidad y los mejores deseos para el año nuevo.

CELEBRACION

Don Juan Carlos preside desde 1977 la Pascua Militar, una fiesta con más de dos siglos de antigüedad. Fue instituida en 1782 por el Rey Carlos III, que eligió el día de la Epifanía del Señor para que las Fuerzas Armadas dieran testimonio de su lealtad a la Corona y de su fidelidad al Rey, como Jefe del Estado a quien corresponde el mando supremo de los Ejércitos. Don Juan Carlos quiso reanudar la tradición y, desde hace veintisiete años, cada 6 de enero recibe a representantes de las Fuerzas Armadas para transmitirles su felicitación.

Los actos de la Pascua Militar de 2003 se iniciaron a las 12 del mediodía, con la llegada de los Reyes y el Príncipe de Asturias al palacio. En la verja de la entrada principal fueron recibidos por el presidente del Gobierno, José María Aznar, los ministros de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, e Interior, Angel Acebes, y el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante general Antonio Moreno Barberá. Tras la interpretación del Himno Nacional y el disparo de las veintiuna salvas de ordenanza, Don Juan Carlos pasó revista a la Agrupación de Honores de la Guardia Real que

formaba en el patio de la Armería y, ya en el interior del palacio, la Familia Real recibió el saludo de las distintas comisiones y representaciones.

La comisión del Núcleo Central y Estado Mayor de la Defensa estaba encabezada por el JEMAD, el secretario de Estado de Defensa, Fernando Díez Moreno, el director del Centro Nacional de Inteligencia, Jorge Dezcallar, el subsecretario de Defensa, Víctor Torre de Silva, y el secretario general de Política de Defensa, Javier Jiménez-Ugarte. Seguidamente, cumplimentaron a Sus Majestades representantes de las Reales y Militares Ordenes de San Fernando y San Hermenegildo -presididas por su Gran Canciller, el general de Ejército José Rodrigo-; de los tres Ejércitos, con sus respectivos jefes de Estado Mayor al frente: general de Ejército Alfonso Pardo de Santayana (JEME), almirante general Francisco Torrente Sánchez (AJEMA) y general del Aire Eduardo González-Gallarza (JEMA); Guardia Civil, presidida por el director general del Cuerpo, Santiago López Valdivielso, y de la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas, encabezados por su presidente, el general de División José Colldefors.

En el Salón del Trono, Don Juan Carlos impuso diecinueve condecoraciones a miembros de los tres Ejércitos y la Guardia Civil y, a continuación, tomó la palabra el ministro de Defensa.

POLITICA DE DEFENSA

Federico Trillo-Figueroa expuso ante el Monarca un balance del trabajo realizado a lo largo de 2002. Un año que, señaló, "ha dado la oportunidad para que las Fuerzas Armadas de España desplieguen su acción, tanto en defensa de los intereses propios de la nación, como contribuyendo, al tiempo, a la defensa colectiva de los valores occidentales y de la paz y de la solidaridad como fundamentos de un orden internacional justo". Todas estas acciones, subrayó el ministro, se han ejecutado "con una profesionalidad, precisión y eficacia que han merecido el reconocimiento, no sólo de nuestro pueblo, sino también de los países aliados y las organizaciones internacionales en las que España se encuadra".

Recordó el viaje que el Rey realizó el pasado 29 de mayo a Istok (Kosovo), para celebrar el día de las Fuerzas Armadas, "haciendo visible para nuestro pueblo -señaló el ministro- esa vocación de solidaridad universal que está en el corazón de los españoles y en la propia esencia de los derechos humanos".

En cuanto a las misiones realizadas dentro de coaliciones internacionales, Trillo-Figueroa señaló que España ha contribuido, con más de 3.200 efectivos y diversos medios materiales, a la operación "Libertad Duradera", surgida tras el 11 de septiembre de 2001 para luchar contra el terrorismo internacional. Destacó la labor humanitaria desarrollada en Bagran (Afganistán) por la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue (UMAD) del Ejército del Aire que durante ocho meses mantuvo operativo un hospital de campaña en el que fueron atendidos 1.756 militares de diversos países y 10.818 civiles, "especialmente niños y ancianos, víctimas durante años del desamparo producido por el tiránico régimen talibán".

El ministro también se refirió a la operación "Romeo Sierra" que, el pasado 17 de julio, puso fin a la ocupación de la isla Perejil. La intervención de las



Todos los cuerpos y empleos estuvieron representados en la comisión del Ejército del Aire que cumplimentó a Sus Majestades.



El general del Aire Eduardo González-Gallarza encabezó la comisión que representaba al Ejército del Aire en los actos de la Pascua Militar.

Fuerzas Armadas fue "un ejemplo de acción conjunta que demostró, además, que nuestros Ejércitos están a la altura del nivel de eficacia que corresponde a un país que en el contexto internacional tiene voz propia en defensa de sus derechos y no admite hechos consumados".

Más tarde, mencionó la colaboración con otros órganos del Estado para hacer frente a la catástrofe del Prestige, misión en la que se han desplegado, desde el principio y en sucesivos relevos, hasta un total de 14.500 efectivos. "Es voluntad del Gobierno -aseguró Trillo-Figueroa- que su actuación y despliegue continúe hasta que sea necesario".

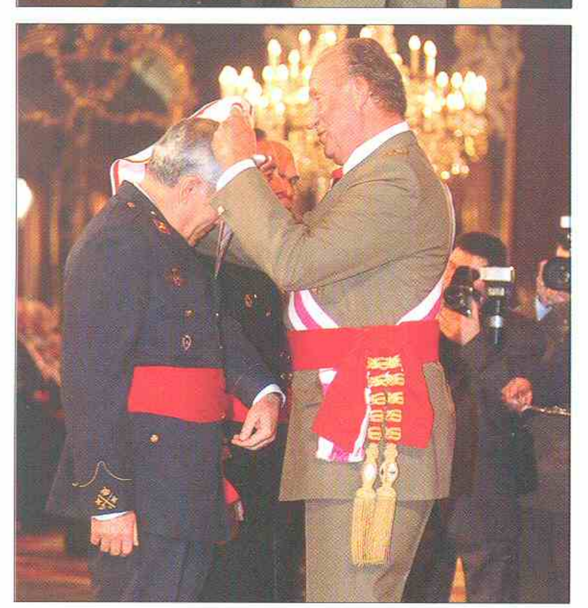
El protagonismo de España en las iniciativas para renovar la Alianza Atlántica y su papel como impulsora de una política europea de seguridad y defensa fueron otros asuntos destacados por el ministro en su discurso. En la reciente Cumbre de Praga, los países aliados proyectaron una nueva OTAN "que contempla el terrorismo como la amenaza principal para los ciudadanos de las naciones libres", lo que ha exigido el diseño de nuevas capacidades y la actualización de las estructuras de fuerzas y de mandos.

Tras recordar a las compañeros asesinados en atentados terroristas, Trillo-Figueroa dijo que "los españoles sabemos bien, porque lo hemos sufrido en nuestra carne desde hace más de 25 años, que ante el azote mortal del terrorismo no podemos escatimar, tampoco en el orden internacional, ningún esfuerzo".

El ministro expresó su satisfacción por los objetivos alcanzados en el área de Política de Seguridad y Defensa durante los seis meses de la presidencia española de la Unión Europea. En particular, mencionó la puesta en marcha del Plan de Acción de Capacidades, el diseño del Mecanismo Permanente de Revisión -que permitirá la cooperación con la Alianza Atlántica-, la puesta en marcha del Consejo de Ministros de Defensa de la Unión Europea, el desarrollo de la Carta de Salamanca sobre derecho humanitario de las misiones Petersberg, y la institucionalización de las reuniones de los responsables de armamento y material.

Seguidamente, Trillo-Figueroa habló sobre el primer año de vigencia del modelo profesional, los objetivos de modernización de armamento y material y las conclusiones de la Revisión Estratégica de la Defensa. Aseguró que uno de los principales objetivos para este año es asentar la profesionalización y explicó que el nuevo sistema de selección continua puesto en marcha en 2002 ha permitido "integrar las aptitudes de los aspirantes en el puesto más acorde con sus preferencias, al tiempo que simplifica el proceso de selección". También han comenzado a desarrollarse plenamente los sistemas de formación interna, cuyo fin es "ofrecer a nuestros soldados y marineros profesionales un verdadero horizonte vital que les permita desarrollar su proyecto personal o familiar de una manera estable y segura".





El general de División Angel Vieira de la Iglesia recibió de manos del Rey la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico.

Más adelante, el ministro de Defensa repasó los principales programas de modernización en marcha, entre ellos los que calificó como "los proyectos más importantes para la defensa europea": los aviones de combate Eurofighter y de transporte A-400M. Finalizó su discurso con las principales conclusiones de la Revisión Estratégica de la Defensa, "un proceso de reflexión crítica y abierta que, durante 19 meses, ha ocupado a cerca de 1.000 profesionales de las Fuerzas Armadas, de la Guardia Civil y de distintos ámbitos sociales y académicos y que ha merecido el apoyo de la inmensa mayoría del Parlamento". Entre las consecuencias normativas que tendrá la Revisión, citó la reforma de la Ley de Criterios Básicos de la Defensa Nacional, la presentación de una nueva Ley de Reserva y Movilización y la puesta en marcha del Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas (CIFAS).

MENSAJE REAL

Don Juan Carlos agradeció la felicitación del ministro y destacó, a continuación, algunos de los logros alcanzados por las Fuerzas Armadas en el año transcurrido. Recalcó la "alta preparación, capacidad y afán de permanente superación" mostrados por los militares españoles en las diferentes misiones internacionales. Señaló, además, "vuestra eficaz colaboración con otros organismos e instituciones para hacer frente a las calamidades o situaciones de emergencia en todos los rincones de la geografía española, como actualmente ocurre respecto a la catástrofe originada en la costa de Galicia. Una prueba más -dijo- de la vocación de solidaridad que inspira a nuestras

Los Reyes y el Principe de Asturias abandonan el Salón del Trono para dirigirse a la Sala de Columnas donde se ofreció un Vino de Honor.

Fuerzas Armadas, fiel reflejo de la que anima a la sociedad española a la que sirven".

El Monarca dedicó un emotivo recuerdo a los que dieron su vida en acto de servicio. "A sus familias dedico toda mi solidaridad y afecto. Su ejemplo -añadió- reafirma la grandeza de nuestra vocación y nos estimula para volcarnos, aún más, en la noble labor que tenemos asignada al servicio de España y de todos los españoles".

También agradeció el esfuerzo realizado por las Fuerzas Armadas para avanzar por el camino de la profesionalización y la modernización y para adaptarse a los nuevos retos en la esfera internacional "a los que España debe responder en un mundo cada vez más globalizado".

Subrayó las medidas impulsadas "para poder contar con los mejores soldados y marineros y, de esta forma, dotar del máximo rendimiento y eficacia a nuestro nuevo modelo de Ejércitos". Sobre la modernización del material señaló que "el esfuerzo de la sociedad española para dotar a sus Fuerzas Armadas de los nuevos medios que requieren, debe servirnos de acicate para trabajar con el mayor ahínco". En el ámbito de la organización, el Monarca destacó la nueva estructura básica de los Ejércitos que se implantará este año. "Se trata -señaló- de culminar el proceso de adaptación de nuestros Ejércitos a un modelo más acorde con las nuevas realidades estratégicas y con las necesidades de la España de hoy".

La amenaza de la barbarie terrorista también estuvo presente en el mensaje del Rey. "Los españoles -dijo- sabemos en qué medida el terrorismo es totalmente inaceptable. Constituye un brutal ataque a los derechos más elementales del hombre. Sus víctimas son la clara manifestación de una crueldad ilimitada. Con ellos y sus familias tenemos una deuda de gratitud y solidaridad inexcusable". "Tenemos que redoblar el compromiso de nuestra sociedad -enfatizó- para combatir el terrorismo con todos los medios que nos proporciona el Estado de Derecho, en defensa de la libertad y de la democracia".



El ministro de Defensa hizo balance de los principales acontecimientos del año transcurrido, ante las diversas autoridades y representaciones que ocupaban su lugar en el Salón del Trono.

Don Juan Carlos finalizó su discurso con un recuerdo especial a las familias "que tanta comprensión y apoyo prestan a vuestra labor". Un Vino de Honor ofrecido a las diversas autoridades y comisiones en la Sala de Columnas puso fin a la celebración de la Pascua Militar. ■



Vista general de la reunión en la cumbre de la OTAN. Praga 21 de noviembre de 2002

En ruta hacia una nueva OTAN

El objetivo para el 2003 es responder al reto lanzado en Praga

FEDERICO YANIZ VELASCO
General Director Adjunto del EMI
Para Cooperación y Seguridad Regional

Ríos de tinta se han vertido explicando la necesidad de la adaptación de la OTAN y cómo en la Cumbre de Praga se iba a redefinir la Alianza. En unos casos eran comentarios de expertos, en otros manifestaciones de autoridades nacionales y a veces declaraciones del propio Secretario General y de otros funcionarios de la Alianza. La variedad de lo escrito sobre el tema ha sido notable y aunque las ideas principales se repetían en casi todos los artículos siempre quedaba espacio para aproximaciones originales. Algunos analistas, sobre todo al otro lado del Atlántico, piensan que la OTAN sólo tiene valor para los Estados Unidos si los europeos son capaces de crear una fuerza de ataque con armas modernas "para desarrollar operaciones ofensivas al lado de los americanos en cualquier parte del mundo". Por otro parte, también consideran que "para los Estados Unidos, la OTAN sigue siendo un instrumento de un inmenso valor. Es indispensable para las operaciones militares estadounidenses en Europa, el Oriente Medio y Asia Central y Occidental. Proporciona una compleja y completa infraestructura militar y una serie de bases en Europa, financiada en su mayor parte por los aliados". Opiniones como éstas sobre el valor de la Alianza Atlántica para los EE.UU. y sobre lo que se espera de ella al otro lado del Atlántico, confirman la importancia que para todos los aliados tiene la mayor y más eficaz alianza defensiva de la historia. Sin embargo, casi todos están de acuerdo que es preciso un ajuste de estructuras, doctrinas y procedimientos para que una nueva OTAN ampliada y transformada pueda responder eficazmente a las necesidades defensivas de sus miembros. Esas necesidades son ahora muy distintas de las existentes cuando en 1949 la Alianza inició su andadura.

ANTES DE PRAGA

En las últimas cumbres de Bruselas, Madrid y Washington, se han ido dando pasos firmes para adaptarse a un entorno estratégico cambiante y para responder al vacío creado por la desaparición del Pacto de Varsovia. Proyectos como la Asociación para la Paz (APP) y otras iniciativas de la Alianza en los pasados años han sido aplicadas con éxito notable. En efecto, tanto las relaciones con los 27 socios de la APP como con los países del Diálogo Mediterráneo se han desarrollado de forma muy positiva. Por otra lado con Ucrania se mantiene una asociación distinguida que ha demostrado su capacidad de permanencia pese a las dificultades políticas existentes.

Una mención especial merecen las nuevas relaciones con Rusia. Es un hecho reconocido por todos que en los últimos meses esas relaciones se han desarrollado de una forma dramática. Tras la Cumbre OTAN-Rusia del 28 de mayo pasado se han puesto en marcha los mecanismos previstos en la Declaración firmada por los jefes de Estado y Gobierno de los países aliados y Rusia. El Consejo OTAN-Rusia (NRC) y los comités dependientes, principalmente el que reúne a los representantes militares (NRC-MR), han trabajado intensamente apoyados por los comités preparatorios y los grupos ad-hoc y de expertos. El nuevo estilo de las reuniones a 20 han hecho que se haya progresado notablemente en los trabajos en las áreas de interés común contempladas en la Declaración de Roma. Por otro lado, la celebración de seminarios sobre la reforma de la defensa y sobre el papel militar en la lucha contra el terrorismo han contribuido a establecer relaciones personales e intercambiar ideas sobre temas tan relevantes en la situación actual. Tanto en el Colegio de Defensa de la OTAN (NADEFCOL) como en Moscú, el estilo de los seminarios fue abierto y las discusiones muy provechosas. La primera reunión del Consejo OTAN-Rusia a nivel de jefes de Estado Mayor de la Defensa celebrada el 3 de diciembre en Bruselas, confirmó que las relaciones en el campo militar avanzan rápidamente en la dirección correcta.



El Presidente del Gobierno Sr. Aznar entrando a la Cumbre de Praga. 21 de noviembre 2002.

Como se ha señalado, los cambios en la Alianza y en su postura estratégica han sido muy notables en los últimos años. Sin embargo, en los meses anteriores a la Cumbre de Praga se han producido cambios irreversibles en el panorama internacional. El más significativo es que, tras el 11 de septiembre de 2001, muchos consideran que la principal amenaza no procede ahora de un estado o grupo de estados sino del terrorismo y de la posible proliferación de las armas de destrucción masiva. Éste y otros cambios convirtieron la que se consideraba la Cumbre de la ampliación en la Cumbre de la transformación de la Alianza. Algunos expertos han llegado a apuntar una refundación de la OTAN y otros han señalado el peligro de supervivencia de la Alianza si no asume cambios estructurales y doctrinales profundos.



El Sr. Solana y el Sr. Robertson dirigiendose a la prensa tras la reunión OTAN-UE. 16 de diciembre de 2002.



SAR el Príncipe de Asturias entrando en el Cuartel General de la OTAN el 16 de septiembre de 2002

REUNIÓN EN EL CORAZÓN DE EUROPA

Los jefes de Estado y Gobierno aliados reunidos en Praga el 21 de noviembre pasado escribieron una nueva página de la historia de la OTAN y también de Europa. La meticulosa preparación de la Cumbre no dejo prácticamente ninguna oportunidad para sorpresas. Todo se desarrolló de acuerdo con lo planeado y la Declaración de 19 puntos confirmó de forma oficial lo que ya era conocido por todos. Sin embargo, esta realidad no quita ningún merito a las decisiones tomadas, antes al contrario demuestra la capacidad de organización y planeamiento de una alianza que ha decidido ampliar el número de miembros, reformar sus estructuras y en definitiva transformarse para responder a una situación dramáticamente distinta de la existente solamente unos meses atrás.

El lenguaje de la "Declaración de la Cumbre de Praga" es claro y el contenido conocido por muchos. No obstante, es preciso dedicar unas líneas a esa declaración en este artículo que pretende servir de puente entre las actividades del año pasado y las preocupaciones y trabajos del 2003. Además de los puntos dedicados a reafirmación de principios y a agradecimientos, el contenido de la Declaración se puede dividir en cuatro áreas bien definidas:

-Ampliación: Se invita a Bulgaria, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Letonia, Lituania y Rumania a comenzar conversaciones de acceso para unirse a la Alianza. En otros puntos se resaltan los esfuerzos y progresos realizados por el resto de los aspirantes, se indica que continuará el Plan de Acción para aspirantes y se afirma que los invitados ahora no serán los últimos.

-Adaptación y Transformación: En diversos puntos se recoge la voluntad de adaptar y transformar las estructuras de la Alianza según sea conveniente. En este campo se puede destacar: la creación de la Fuerza de Respuesta OTAN; el ajuste de la Estructura de Mando con dos mandos estratégicos, uno para Operaciones y otro para Transformación; la aprobación del Compromiso de Capacidades orientado a incrementar las capacidades en áreas tales como la defensa química, biológica y nuclear y el despliegue rápido de fuerzas a zonas en crisis; el endose del concepto militar para la defensa contra el terrorismo; el endose de la implementación de cuatro iniciativas de defensa contra armas nucleares, biológicas y bacteriológicas; el fortalecimiento de las capacidades de defensa contra ataques cibernéticos; por último, el mandato de estudiar opciones para responder a la creciente amenaza de misiles contra el territorio de los países de la Alianza. En este apartado se

puede incluir el punto dedicado a la iniciativa OTAN + orientada a mejorar la efectividad del CG de la Alianza en Bruselas.

-Relaciones con los diversos socios: Las relaciones OTAN-Rusia, las relaciones con Ucrania y las relaciones con los socios de la Asociación para la Paz y el Diálogo Mediterráneo, ocupan un gran espacio en la Declaración indicando claramente la importancia que la Alianza concede a esas relaciones sin las cuales la OTAN no podría ser entendida hoy día.

-Relaciones con diversas organizaciones internacionales: La OTAN reafirma en la declaración su voluntad de cooperar con la UE, la OSCE y de responder a las llamadas de las Naciones Unidas para asistir a gobiernos como el de Afganistán. La continuación del trabajo con esos organismos en SFOR y KFOR puede incluirse en este apartado.



El Presidente del Comité Militar y el Jefe del Estado Mayor General de las Fuerzas Armadas de Ucrania, general Zatynaiko en la reunión del Comité Militar con Ucrania. 3 de diciembre de 2002.

LA OTAN Y LA UE ADOPTAN UN MARCO PARA LA COOPERACIÓN

En el punto 11 de la declaración de Praga se señala que la OTAN y la UE comparten intereses estratégicos comunes. El punto termina reafirmando el compromiso de progresar para alcanzar una verdadera asociación estratégica. Ese progreso parece ser ahora muy rápido, produciéndose en los últimos días del año 2002 un hecho que parece servirá para avanzar de forma decisiva en el desarrollo de la Iniciativa Europea de Seguridad y Defensa y en la Política Europea de Seguridad y Defensa. En efecto, en una declaración conjunta adoptada por la Unión Europea y la OTAN el 16 de diciembre se abrió el camino para una cooperación política y militar más estrecha entre las dos organizaciones. La Declaración sobre Política Europea de Seguridad y Defensa proporciona la base formal para la cooperación entre las dos organizaciones en los campos de gestión de crisis y prevención de conflictos. En ella se bosquejan los principios políticos para la cooperación OTAN-UE y se asegura a la Unión Europea, para sus propias operaciones militares, el acceso a las capacidades de planeamiento y logísticas de la Alianza.



El general Kujat el día de su toma de posesión del puesto de Presidente del Comité Militar. 3 de julio de 2002.

Las consecuencias de este acuerdo pueden ser transcendentales para conseguir evitar la situación de los pasados meses en que, pese a la fructífera colaboración en la gestión de crisis en la antigua República Yugoslava de Macedonia, no existía un marco formal para esa cooperación. Los primeros meses de este año serán cruciales para la aplicación práctica de lo acordado. En efecto, la implementación del acuerdo de seguridad OTAN-UE deberá hacerse en marzo y otros acuerdos sobre el papel del Adjunto al Comandante Supremo Aliado en Europa (DSACEUR) deberán también ser concluidos con urgencia.

ALGUNOS COMENTARIOS, REFLEXIONES Y RECUERDOS

El día 7 de diciembre de 2002 tuve el honor de presidir los actos que todos los años celebran los aviadores destinados en Bélgica y zonas limítrofes para honrar a nuestra Patrona la Virgen de Loreto. Tras la Santa Misa en la Capilla del Palacio Real, nos trasladamos al Club Príncipe Alberto para cenar juntos y luego continuar la velada con música. Antes de comenzar la cena todos los presentes cantamos el himno

de nuestro Ejército del Aire. Tengo que confesar que en aquellos momentos me sentí emocionado. Mas de 60 personas, generales, oficiales y suboficiales, en muchos casos acompañados de sus esposas, unían sus voces con entusiasmo y sentimiento cantando esas bellas estrofas que nos hablan de las "alas gloriosas de España". Los allí reunidos éramos conscientes del privilegio y el honor que representa trabajar por nuestra Patria y por nuestras Fuerzas Armadas en un puesto en el extranjero. Al mismo tiempo creo que todos pensábamos en la especial entrega que se espera de nosotros y que nunca deberíamos olvidar nuestro compromiso con el Ejército del Aire.

En la actualidad y en el futuro previsible la presencia de militares españoles en el exterior es muy significativa y las misiones en que se participa y los puestos que se ocupan son cada vez más diversos. Para que nuestra contribución sea fructífera en todos los sentidos es preciso asegurar la preparación adecuada del personal para desempeñar en cada caso los cometidos señalados. En nuestra participación en misiones de carácter operativo esa preparación se consigue con el adecuado entrenamiento de las unidades designadas. Siempre aprovechando las experiencias adquiridas que han sido muy positivas en la abrumadora mayoría de las ocasiones. En el caso de los diversos puestos que a título individual se ocupan en el exterior, es esencial un riguroso proceso de selección y una orientación particularizada que permita el máximo rendimiento en el puesto a ocupar.

Recordando acontecimientos del pasado año con especial significado para España, el más destacado en el CG de la OTAN en Bruselas fue sin duda la visita de Su Alteza Real Don Felipe de Borbón y Grecia días 16 y 18 de septiembre de 2002. El día 16, el Príncipe de Asturias fue recibido por el Secretario General Adjunto Embajador Minuto Rizzo. Tras entrevistarse con el Sr. Rizzo, el Príncipe se dirigió a la Representación Permanente de España y posteriormente a la Representación Militar. Durante su recorrido por las instalaciones, S.A.R. tuvo la oportunidad de conocer a los españoles destinados en ambas representaciones, en el Estado Mayor Internacional (EMI) y en otros organismos de la OTAN. Los presentes tuvieron ocasión de informar al egregio visitante sobre los temas relevantes en los que trabajan y contestar a las preguntas de Su Alteza. Por la tarde, Don Felipe se entrevistó con el Presidente del Comité Militar, general Kujat, y con el Director del Estado Mayor Internacional, vicealmirante Haddacks. El día 18 de septiembre, el Príncipe volvió a la sede de la Alianza Atlántica para participar en la reunión del Consejo del Atlántico Norte y entrevistarse con el Secretario General y otros dirigentes de la OTAN. Durante las reuniones, S.A.R. fue informado sobre temas clave relativos a la seguridad del área Euro-Atlántica y otros asuntos de actualidad en la Alianza. En su discurso en el Consejo, el Príncipe señaló que: "A lo largo de los años, la OTAN ha resultado ser la organización de defensa y seguridad más fiable y ha demostrado una capacidad única para adaptarse a un entorno de seguridad cambiante y para enfrentarse a nuevos retos y amenazas."....."Estoy seguro que la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de los países de la OTAN en Praga en noviembre, será un momento definitorio para el futuro de la Alianza y confío que las decisiones adoptadas en la Cumbre ayudarán a asegurar que la OTAN continúe siendo -como lo ha sido desde 1949- una alianza para la Paz, una fuente de seguridad y estabilidad bien entrado el siglo XXI." Las palabras del Príncipe fueron acogidas con simpatía y respeto por el Consejo. Hoy podemos decir que, al indicar que la Cumbre sería un momento definitorio para el futuro de la Alianza, S.A.R hizo la mejor definición anticipada de una reunión que ya ha pasado a la historia.

Otro hecho importante ocurrido los pasados meses fue el relevo en la cúpula del Comité Militar (CM), el más alto órgano militar de la Alianza. El día 3 de julio tuvo lugar el relevo del almirante Guido Venturoni (Marina italiana) por el general Harald Kujat (Fuerza Aérea alemana) en la Presidencia del Comité Militar de la OTAN. La ceremonia se celebró en el Cuartel General de Bruselas durante una reunión extraordinaria del CM con asistencia de los jefes del Estado Mayor de la Defensa de los países aliados y los comandantes de los Mandos Estratégicos. El Presidente saliente pronunció unas palabras de despedida y entregó al Presidente entrante el martillo con el que se marca el comienzo y fin de cada reunión del Comité. A continuación, el almirante Venturoni abandonó la sala y se reanudó la sesión bajo la presidencia del general Kujat. Tras las palabras de bienvenida del decano del Comité almirante Herteleer, Jefe del Estado Mayor de la Defensa de Bélgica, el nuevo Presidente expresó su agradecimiento por la confianza depositada en él y golpeando con el martillo recién recibido, declaró cerrada la sesión.

El anterior Presidente, almirante Venturoni, fue designado el 6 de mayo de 1999 y desempeñó su cargo durante una etapa caracterizada por el esfuerzo continuado de la Alianza para la estabilización de la situación en los Balcanes. Por otra parte, en los tres años de mandato del Almirante Venturoni se continuaron los trabajos para finalizar la implementación de los mandatos recibidos en la Cumbre de Washington y se consiguieron logros muy notables como el reforzamiento de la Asociación para la Paz y la mejora de las relaciones con Rusia. En efecto, el 27 de mayo el almirante Venturoni inauguró la sede de la Misión Militar en Moscú y asistió a la Cumbre OTAN-Rusia. En estos dos actos tuve el honor de acompañar al entonces Presidente y fui testigo de su satisfacción por el trabajo realizado por el CM en los años que estuvo al frente del mismo.

El general Kujat ha desarrollado en los pasados seis meses una intensa actividad participando muy activamente en los estudios y trabajos relacionados con la nueva estructura militar, el compromiso de capacidades y otros asuntos de interés para el Comité Militar. Además, ha tenido que realizar numerosos desplazamientos fuera de Bruselas. En efecto, una semana después de su posesión participó en la reunión de la Comisión OTAN-Ucrania celebrada en Kiev. En septiembre se desplazó a Berlín y Praga en la gira anual del Comité Militar y posteriormente realizó visitas oficiales a varias capitales aliadas y viajó a Moscú para entrevistarse con diversas autoridades rusas. Las

reuniones del Comité Militar a nivel de jefes de Estado Mayor de la Defensa (CHODs) celebradas los días 3 y 4 de diciembre, fueron un ejemplo del liderazgo del general Kujat como Presidente del CM. El almirante general Don Antonio Moreno Barberá, nuestro JEMAD, representó a España en dichas reuniones. La sesión del MC/CS (reunión de los CHODs aliados) el día 4 tenía en su agenda, entre otros asuntos, temas tan importantes como la nueva estructura de mando, el desarrollo del concepto de la "Fuerza de Respuesta OTAN" y los esfuerzos para avanzar en el compromiso sobre capacidades aprobado en Praga. Las discusiones fueron francas, abiertas y dirigidas a conseguir avanzar en los temas tratados. Es preciso destacar también que el día 3 de diciembre se celebraron las reuniones de los CHODs aliados con los de los países socios de la Asociación para la Paz (EAPMC/CS), con el CHOD de Ucrania (MC/CS+UKR) y por primera vez con el CHOD ruso en el nuevo formato a 20 (NRC-MR/CS) creado tras la cumbre OTAN-Rusia del 28 de mayo de 2002. En estas tres reuniones se puso de manifiesto la importancia que para la vertiente militar de la Alianza tiene la relación con esos países y el esfuerzo significativo que se está haciendo por el CM y su órgano de trabajo, el Estado Mayor Internacional (EMI), para incrementar la cooperación con ellos. La División de Cooperación y Seguridad Regional juega un papel central en ese esfuerzo. Como Director adjunto del EMI para Cooperación y Seguridad Regional, tuve el honor de dirigirme a los CHODs con cuatro presentaciones sobre el desarrollo de los programas de colaboración con los países socios de la Asociación para la Paz, con Ucrania y con Rusia.



La División de Cooperación y Seguridad Regional es dentro del Estado Mayor Internacional la encargada de mantener la coordinación con los paises socios de la OTAN.

UN MENSAJE DE ESPERANZA

En los números de la Revista del año pasado se ha podido seguir en "Panorama de la OTAN" diversas actividades de la Alianza. En verdad se puede decir que ha sido un año importante. Como el Secretario General indicaba en su mensaje de fin de año, durante los doce meses del 2002 se ha invitado a siete países a unirse a la Alianza, se ha iniciado una nueva asociación con Rusia y se ha estrechado la relación con todos los socios. Al mismo tiempo, el fuerte compromiso aliado por la paz, la estabilidad y cooperación en los Balcanes empezó a mostrar resultados concretos.

Por otra parte, la Cumbre de Praga marcó el rumbo de la Alianza para el futuro y desarrollando sus decisiones se logrará una OTAN que estará bien preparada para afrontar el nuevo y complejo entorno de seguridad, incluyendo las amenazas que constituyen el terrorismo y las armas de destrucción masiva. Una Alianza que está en el corazón de una vibrante y dinámica comunidad Euro-Atlántica de naciones, en la cual principios y valores compartidos forman la base de una cooperación cada vez más estrecha. Al entrar en el año en que la Alianza celebra su 54 aniversario se puede decir que sigue tan fuerte y relevante como siempre. La OTAN continúa siendo un instrumento clave para enfrentarse a los retos presentes y futuros a la seguridad. La Alianza continuará jugando un papel crucial en extender la paz, la seguridad, la democracia y la tolerancia en este nuevo siglo. ■

LA REVISION ESTRATÉGICA DE LA DEFENSA

Angel Valcárcel Rodríguez
Teniente Coronel de Aviación

Para exponer su Programa durante la VII Legislatura, el ministro de Defensa en su primera comparecencia en el Congreso de los Diputados en la Cámara del Senado, los días 6 de y 20 junio de 2000, sintetizó la necesidad de llevar adelante un profundo esfuerzo reformista que permitiese inscribir la seguridad y el papel de las Fuerzas Armadas en una visión a largo plazo.

En base a ello y con la suficiente amplitud de miras que permitiera vislumbrar un horizonte tan lejano como el año 2015, o quizás 2020, se señaló como elementos básicos: la potenciación de la acción conjunta, la plena profesionalización y modernización de las Fuerzas Armadas y una cultura de defensa inmersa en una sociedad democrática avanzada.

EL PROCESO DE LA REVISIÓN

En cumplimiento de aquel compromiso parlamentario, el proceso de la Revisión se puso en marcha meses más tarde con la promulgación, el día 1 de diciembre de 2000, de la Directiva de Defensa Nacional 1/2000 por el Presidente del Gobierno, en la que se ordenaba, como primera Línea de la Política de Defensa, abordar una Revisión Estratégica encaminada a integrar la defensa en el marco más amplio de la seguridad compartida con nuestros socios y aliados, y a determinar las capacidades militares necesarias para responder a las exigencias derivadas de ello.

Una de las razones determinantes para la creación de la Secretaría General de Política de De-



Comparecencia del ministro de Defensa en el Congreso de los Diputados.

fensa (SEGENPOL), aprobada por el Gobierno el 26 de enero de 2001, fue precisamente la necesidad de disponer de un instrumento organizativo adecuado que de inmediato se hiciera cargo de los trabajos preparatorios y del desarrollo de este proceso, que concluyó el día 18 de diciembre de 2002 con la comparecencia del ministro en el Congreso donde obtuvo el apoyo de la inmensa mayoría del Parlamento.

Para la elaboración de la Revisión se partió del Libro Blanco de las Fuerzas Armadas de España, documento que, con la misma mentalidad y el mismo impulso reformista, cerró la anterior Legislatura, así como de los trabajos precedentes realizados por otros países de nuestro entorno estratégico y político que han ultimado también sus propias revisiones de defensa, entre los que cabe citar Estados Unidos, Bélgica, Noruega, Alemania, Japón y Reino Unido.

Especial atención mereció, sobre todo, el modelo de revisión británico por haberse llevado a cabo con un dimensionamiento muy adecuado de las fuerzas, potenciando las capacidades de despliegue de gran escala y la flexibilidad en las operaciones conjuntas, y estableciendo un pool de fuerzas que pudieran conformar una Fuerza Conjunta de Reacción Rápida cuando fuera necesaria.

A su vez, los acontecimientos del 11 de septiembre provocaron que el proceso de la Revisión fuera aún más compulsivo, como así lo destacó el propio presidente del Gobierno en su comparecencia ante el Pleno del Congreso del día 26 de septiembre de 2001, cuando dedicó parte de la misma a analizar la nueva situación nacional e internacional tras los atentados de Nueva York y Washington.

En aquella intervención invocó el presidente la necesidad de hacer frente al terrorismo con respuestas globales a través de una estrecha relación transatlántica, destacando la necesidad de que la declaración de plena operatividad de la política europea común de seguridad y defensa contribuyera a ampliar los medios disponibles en la lucha contra los nuevos retos a la seguridad internacional, y añadiendo que, para impulsar lo anterior, había dado instrucciones al ministro de Defensa de acelerar la Revisión actualizando con las nuevas circunstancias nuestros objetivos estratégicos.

De esa manera, se pudo conectar los estudios y trabajos de los diferentes grupos internos con aquellos que serían, primero preparatorios y luego ejecutivos, de la Presidencia Española de la Unión Europea y de la Cumbre de Praga de la Alianza Atlántica, permitiendo, desde esa privilegiada posición, poder absorber e integrar todo el proceso de revisión que también se estaba produciendo de manera acelerada en esos foros internacionales.



Comparecencia del SEGENPOL en el Senado.

Con todo, los acontecimientos del mes de julio pasado, que exigieron el desarrollo de una embrionaria acción conjunta de nuestras Fuerzas Armadas para recuperar el statu quo del islote de Perejil, y la proximidad de la Cumbre de la OTAN en Praga, con la inclusión de nuevas amenazas y redefinición de capacidades, hicieron aconsejable demorar hasta el pasado mes de diciembre la finalización de los trabajos.

ESTRUCTURA DE LOS TRABAJOS

Tras una fase preliminar someramente descrita, hubo dos fases principales de reflexión y de revisión que buscaron, en primer lugar, la definición de una nueva concepción estratégica española y, en segundo término, la determinación de las capacidades necesarias. En la primera fase, para fijar la concepción estratégica, se analizaron la naturaleza de las misiones de las Fuerzas Armadas y los tres componentes tradicionales: intereses, riesgos y escenarios.

Una vez desarrollado el concepto estratégico, se abrió la segunda fase para determinar las capacidades, considerando por un lado los efectivos necesarios, con inclusión de novedosas fórmulas de movilización y reserva, y, por el otro, las capacidades de material, que llevaron a distintos estudios, tanto sobre los sistemas de armas, como sobre las políticas de armamento, de infraestructuras y de sistemas de comunicación e información.

De acuerdo con las instrucciones de la Directiva 1/2000, se buscó desde el primer momento alcanzar el mayor grado de consenso interno, político y social. Dado que para ello era necesario aplicar ideas claves como la transparencia y la apertura, se optó por un régimen de trabajo en el que se actuaría sobre dos direcciones para garantizar la máxima participación y asegurar el mejor resultado posible.



Así, la revisión se hizo "de abajo hacia arriba", para permitir un debate libre y abierto sobre las principales inquietudes que los aspectos claves del futuro documento creaban, tanto en las Fuerzas Armadas como en el resto de las representaciones institucionales, en la totalidad de los partidos políticos y en el conjunto de la sociedad; a la vez que se propiciaron unas líneas de influencia de "arriba hacia abajo", que permitieran un conocimiento directo y continuo de las principales preocupaciones de las autoridades máximas, tanto del Órgano Central del Ministerio como de los propios cuarteles generales.

Consecuente con el Real Decreto 64/2001, que encomendaba a la recién creada SEGENPOL la función de dirigir la elaboración de la Política de Defensa del Departamento, el propio secretario general, auxiliado por el personal de su gabinete y bajo la dirección del ministro, asumió la coordinación de todo el proceso, procediendo a crear distintos grupos de trabajo dedicados a estudiar todos los aspectos básicos de la Revisión.

De esta forma, se creó, a través de los representantes de todos los Altos Cargos del Ministerio, un "Grupo de Coordinación de la Revisión Estratégica" que estableció, desde aquel primer momento, las líneas directas de contacto con el Ministerio de Asuntos Exteriores y con la Unidad de Asuntos Internacionales y de Seguridad de la Presidencia del Gobierno.

REPRESENTACIÓN INSTITUCIONAL TERRITORIAL DE LAS FAS
(Capitanías Generales) REAL DECRETO 913/2002 de 6 de septiembre. BOE nº 215 07/09/2002
General Jefe de la Fuerza Logística Operativa
Inspector general del Ejército de Tierra
General Jefe del Mando Aéreo General
General Jefe de la Fuerza de Maniobra
Comandante general de Baleares
General Jefe de la Fuerza Terrestre
Almirante de Acción Marítima
Almirante de la Flota
General Jefe del Mando de Canarias del E.T.
Comandante general de Melilla
Comandante general de Ceuta

Junto a éste, se constituyeron además dos Grupos Consultivos con amplia representación, uno con oficiales de alta graduación y otro con oficiales de menor rango y suboficiales que, bajo la presidencia del secretario general, permitieran el abierto debate que desde un principio se pretendía.

Se recurrió también a instituciones prestigiosas en el mundo de la investigación y la docencia sobre temas de defensa, como el "Instituto Español de Estudios Estratégicos, o el propio CESEDEN dónde se realizaron también tres importantes Seminarios dedicados a tratar los distintos aspectos de la Revisión.

Otra iniciativa llevada a cabo para ampliar la participación de especialistas fue la creación de "células de colaboración" con otras instituciones, como las Representaciones Permanentes ante la OTAN y ante la UE, la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (ESFAS) o las propias academias militares.

Con el fin de lograr el mayor acercamiento a la sociedad, se hicieron tres tipos de encuestas para conocer la opinión e inquietudes de los ciudadanos sobre estas materias. Una primera, de carácter masivo, que cubría preguntas básicas sobre los intereses nacionales de defensa. Una segunda que, con un cuestionario mucho más complejo, iba dirigida a representantes significados en los ámbitos de la educación, la ciencia, la cultura, los medios de comunicación, los sindicatos, y la banca. Y una tercera y última que, con preguntas abiertas, permitió recabar de personas cualificadas reflexiones más elaboradas sobre los interrogantes principales de la Revisión.

En todo momento se mantuvo también el contacto con la incipiente unidad gestora de la Cultura de la Defensa que es la Dirección General de Relaciones Institucionales, de reciente creación para el fomento y el impulso de los aspectos que desarrollan esta cultura en nuestra sociedad, recurriendo a los medios de comunicación y a los propios recursos informáticos canalizados en la web de Defensa.

Igual de intensa fue, por último, la actividad parlamentaria con las comparecencias del SEGENPOL, en julio de 2001 y en febrero de 2.002, para dar cuenta del desarrollo de los trabajos ante la Comisión de Defensa en el Congreso y el Senado.

En resumen, ha sido necesario un tiempo de 19 meses y una aportación de más de 1.000 participantes que han sido distribuidos, durante todo el proceso, en cinco grupos de trabajo, dos grupos consultivos, dos foros de debate, varias células de colaboración, un seminario internacional, dos seminarios nacionales, tres encuestas principales de opinión y tres comparecencias parlamentarias; llegando a elaborarse

alrededor de 450 documentos de trabajo que han ocupado más de 800 megas de información estructurada.

PLANTEAMIENTO GENERAL

El Documento presentado en el Congreso el 18 de diciembre consta de dos partes bien diferenciadas. Una primera, con cinco capítulos que sintetizan el planteamiento general, y, una segunda, que contiene los catorce Criterios Básicos que constituyen el "núcleo duro" de la Revisión.

El Capítulo I del Planteamiento General se dedica al marco de la Revisión, en el cual se expone el cambio en el escenario estratégico mundial y las adaptaciones que frente a esta realidad viene impulsando tanto la OTAN como la propia Unión Europea. Con el objetivo final de fijar las necesidades y las capacidades imprescindibles de seguridad de defensa futuras, se incluye en el mismo la amenaza del terrorismo en sus aspectos globales y las necesidades de adaptación de las capacidades de las Fuerzas Armadas tras la cumbre de Praga.

Dirigido a los intereses nacionales y a los riesgos para la seguridad, el Capítulo II presenta la síntesis de nuestros intereses básicos de seguridad, tanto de carácter exclusivamente nacional, como los que tienen que ver con nuestra contribución a la paz y la estabilidad dentro de un esquema de seguridad compartida.

Sin dejar de destacar las prioridades geoestratégicas en la búsqueda de la estabilidad, concretada en el Norte de África y el Mar Mediterráneo, llega también a analizar los "riesgos principales", entre los cuáles, la vieja amenaza de una agresión a gran escala contra nuestro territorio nacional, aunque improbable, no se puede descartar.

Dentro de los "nuevos riesgos", analiza los que son consecuencia del terrorismo exterior, de la proliferación de sistemas de armas de destrucción masiva, de la importancia de la libertad de comunicaciones marítimas, y de la limitación al ejercicio de la soberanía española que sigue significando la existencia de una colonia británica en Gibraltar.

En cuanto a "otros riesgos", se enumeran los efectos negativos de la globalización, los ataques y agresiones al medio ambiente, tan vivos hoy en nuestras mentes, los movimientos migratorios extraordinarios masivos y no controlados, y los propios ataques cibernéticos.

En lo que se refiere a las misiones de las Fuerzas Armadas, el Capítulo III, sin dejar de reconocer la necesidad de poder asumir permanentemente con nuestros propios recursos una defensa propia, pasa de la estricta defensa territorial a una creciente proyección de fuerzas, recogiendo claramente la evolución de nuestra defensa desde un concepto nacional a un concepto de defensa colectiva en sus distintas manifestaciones.



Vista general del Seminario celebrado en el Paraninfo del CESEDEN.

Esta política de seguridad nacional, apoyada en distintos instrumentos como la disuasión, la cooperación, la prevención, la proyección de estabilidad y la capacidad de respuesta, tiene que ser capaz de hacer frente a las tres grandes misiones de carácter general siguientes: impedir cualquier tipo de agresión, y si fuera necesario responder a ella, contribuir militarmente a la paz y estabilidad internacional, y contribuir, junto con otras Instituciones del Estado y Administraciones Públicas, a preservar la seguridad y bienestar de los ciudadanos.

Especialmente dedicado a las "FAS del Siglo XXI", el Capítulo IV contiene todas las referencias a las características básicas de los Ejércitos contemporáneos, como son la movilidad y capacidad de proyección, la sostenibilidad, la disponibilidad, la superioridad en el enfrentamiento, la protección, y el mando y control integrado.

A ello se añade lo que se conoce como capacidades críticas entre las que destacan la persistencia en la vigilancia, el reconocimiento, la inteligencia y adquisición de objetivos, la modularidad e interoperabilidad de las Fuerzas, la acción conjunta, las Fuerzas Especiales y la capacidad de operar en red.

Incluye, a su vez, unas orientaciones generales sobre los cambios que van a exigir nuestras FAS, diferenciando aspectos propios de cada Ejército, sobre el objetivo final de avanzar en el logro de una acción cada vez más conjunta e integrada.

Por último, el Capítulo V contiene las pautas para la Revisión, con una serie de referencias a cada uno de los elementos básicos de las reformas que hace falta continuar impulsando dentro de las Fuerzas Armadas.

En primer lugar, en todo lo referente al factor humano y a su mejora cualitativa, a través de distintos procesos de planificación de recursos, de mayor integración en la sociedad y de reincorporación a la vida civil, sin dejar de mencionar las necesidades de la externalización.

En segundo lugar, en lo relativo al factor material tecnológico en todo lo que tiene que ver con la modernización y la nueva tecnología de compatibilidad, los nuevos programas de equipamiento y de autoprotección, y el apoyo a la propia política europea de armamento.

Entrando ya en mayores concreciones, se definen las necesidades de nuestras Fuerzas para atender objetivos como la mayor proyección, movilidad e interoperabilidad entre los Ejércitos con referencias específicas a algunas soluciones concretas.

Junto a todo ello, se presenta también el esquema general de la racionalización de estructuras, con objetivos de mayor integración pero también de mejor estructuración en lo que tiene que ver con procesos que, en algunos casos, se han visto ya ultimados, como la nueva organización periférica, la consolidación de una estructura funcional por encima de cualquier otro aspecto territorial y la reforma de la presencia en el exterior del Ministerio de Defensa a través de sus Consejerías.

Cerrando este último de los capítulos esenciales, se habla, en fin, del papel que debe jugar España en el diseño de la nueva realidad geoestratégica a través de una creciente involucración en la Alianza Atlántica y en la Unión Europea.

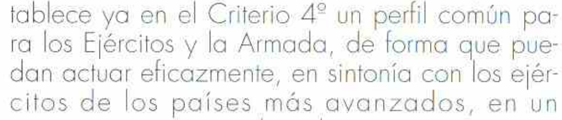
CRITERIOS BÁSICOS

Los Criterios Básicos constituyen las claves para la transformación, el perfeccionamiento y la mejora continua de las Fuerzas Armadas de cara al siglo XXI.

A fin de ubicar en primer lugar a las Fuerzas Armadas en el ordenamiento constitucional español, el Criterio 1º hace un pronunciamiento general que enmarca el resto de los Criterios Básicos en un escenario estrictamente político para reafirmar la entidad única de las Fuerzas Armadas que quiso dar la Constitución en su Artículo VIII.

El Criterio 2º establece que el esfuerzo principal de la defensa debe estar orientado hacia la Fuerza. Esto que puede resultar evidente, en tanto que la Fuerza constituye la razón de ser de toda la organización del Ministerio, obligará a redimensionar equilibradamente el apoyo a la Fuerza, los cuarteles generales y el propio órgano central.

Un criterio elemental que resume la capacidad de las Fuerzas Armadas en los próximos quince años lo constituye el Criterio 3º, donde se indica que todas las unidades, particularmente las que constituyen fuerzas principales de combate, tienen que estar suficientemente adiestradas y adecuadamente dotadas de personal y material para, independientemente de que puedan desempeñar otro tipo de misiones, estar preparadas para las acciones más exigentes del combate.



Dado que las FAS del siglo XXI necesitan disponer de una organización militar cada vez más funcional, más conjunta y con mayor capacidad de proyección en el exterior, se establece ya en el Criterio 4º un perfil común para los Ejércitos y la Armada, de forma que puedan actuar eficazmente, en sintonía con los ejércitos de los países más avanzados, en un marco conjunto y combinado.

Para posibilitar lo anterior, el Criterio 5º observa la creación de un nuevo Mando de Operaciones. Tras intensos debates se consideró imprescindible la creación de este Mando de Operaciones subordinado al JEMAD para asumir de manera directa, o por delegación, la conducción de las operaciones. Ello implicará que el JEMAD deba disponer de un Cuartel General que incluirá, además de un Estado Mayor que le apoye en la definición y desarrollo de la estrategia militar y en el resto de sus competencias, un Mando de Operaciones con su Estado Mayor que refuerce su carácter eminentemente operativo.

El Criterio Básico 6º recoge una iniciativa, recomendada en su momento por la Revisión Estratégica británica, que consiste en la creación de una "Fuerza Conjunta de Acción Rápida" que, integrada por unidades terrestres, navales y aéreas, pueda proceder a un rápido despliegue para hacer frente a cualquier crisis de carácter nacional o multinacional en la que se viese obligada a actuar.

Como consecuencia de los dos Criterios anteriores, el Criterio 7º determina que los Jefes de Estado Mayor de los Ejércitos y de la Armada, constituidos en Mando Orgánico, concentren sus

esfuerzos en la preparación y adiestramiento de sus respectivas Fuerzas, sin asumir por tanto responsabilidades operativas de carácter permanente. De este Criterio y de los dos anteriores, surgirán reformas de gran trascendencia práctica para la acción conjunta de nuestras Fuerzas como la vinculación de los actuales Mandos Operativos -Terrestre, Naval y Aéreo- a las estructuras del JEMAD como único Mando Operativo.

El Criterio Básico 8º ha podido ya aplicarse con la reciente publicación del R.D. 912/2002 sobre Estructura Básica de los Ejércitos y del R.D. 913/2002 sobre Representación Institucional. Con el primero se trata de establecer una organización funcional de todos los Ejércitos, para evitar las duplicidades que vienen condicionando gravemente los recursos, y superar las limitaciones operativas que provocaban la tradicional organización territorial. Con el segundo, desaparecida la organización territorial, se encomienda la representación de la institución militar a los nuevos Mandos Funcionales.

Tal vez el de mayor dificultad de elaboración fue el Criterio 9º. Por entenderse que el factor humano constituye el elemento fundamental de la defensa, se pretende con este Criterio llevar a cabo las acciones necesarias para conseguir un personal suficiente y altamente preparado y motivado. En su texto se recogen elementos claves, tanto del personal militar como del personal civil, se plantean pautas de cara al perfeccionamiento de la profesionalización, con referencias al reclutamiento, al mantenimiento y a la reinserción abierta a todos los niveles, y se reconocen las necesarias reformas en temas tan variados como la enseñanza militar, el encuadramiento en Cuerpos o Escalas o la externalización. En cuanto a la tasa de encuadramiento, se orienta a la tendencia de un mayor equilibrio entre la relación de cuadros de mando y total de efectivos en activo.

También resultó especialmente debatido el Criterio 10º que busca optimizar la máxima integración logística de la Defensa, optándose por potenciar el Órgano Central a través de la Secretaría de Estado de Defensa y de sus Centros Directivos. Así, por un lado, dentro de un esquema de dirección centralizada y ejecución descentralizada, se buscará hacer compatibles los aspectos positivos del funcionamiento de los actuales Mandos y Jefaturas Logísticas, con una intervención cada vez más intensa de la Secretaría de Estado de Defensa en el planeamiento y en los procesos logísticos, en todo lo que se refiere a la determinación del marco financiero, industrial y tecnológico para atender a las necesidades de Fuerza y Apoyo a la Fuerza. Por otro lado, se aplicará a toda la organización logística el principio de la acción conjunta, de manera que no existan más diferencias entre los Ejércitos y Armada, Estado Mayor de la Defensa y Órgano Central que las realmente imprescindibles.

El Criterio Básico 11º permitirá avanzar hacia la máxima interoperabilidad con los aliados y socios europeos, tanto en el marco de la OTAN como en el de la propia Unión Europea. En este sentido, el Plan de Acción Europeo de Capacidades de Defensa (ECAP), que está desarrollando la Unión Europea con objeto de cubrir las carencias existentes, deberá ser concurrente con el nuevo Compromiso de Capacidades de Praga (PCC) alcanzado en la OTAN, de forma que entre ambos procesos exista la más estrecha cooperación, transparencia y coordinación.



Personal de la SEGENPOL que participó activamente en la coordinación del proceso de la Revisión.

Finalmente, los Criterios 12º, 13º y 14º, definen los elementos claves de cada uno de los Ejércitos. En base a ellos las Fuerzas Terrestres deberán tener la mayor capacidad de proyección y despliegue, movilidad táctica y capacidad resolutiva; las Fuerzas Navales tendrán que estar orientadas hacia el litoral, con especial énfasis a operaciones de proyección del poder naval sobre tierra; y las Fuerzas Aéreas habrán de tener capacidad de combate todo tiempo, mayor capacidad de transporte, y mayor alcance y precisión.

En suma, con la presentación y entrega del Documento de la Revisión al Parlamento en los últimos días del año anterior, se cierra un largo y laborioso proceso que permitirá asumir próximamente la principal reforma que queda pendiente en la actual Legislatura y que, felizmente, saldrá a la luz con la promulgación de una Ley Orgánica que sustituya normativamente a la L.O. 1/1984 para regular los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar ■

EL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL AÑO 2002

Durante el año 2002, se ha seguido avanzando en la consecución de los objetivos de la política del Ministerio de Defensa. Para ello, se ha alcanzado la plena profesionalización y se ha regulado la estructura orgánica de los Ejércitos, la representación institucional de los mismos y la de las consejerías de Defensa. En este marco, también hay que mencionar todas las actividades relacionadas con la revisión estratégica de la Defensa, que tendrá su documento definitivo en este año.



Como hechos importantes del año que ha finalizado, se pueden mencionar, los despliegues en la operación Libertad Duradera y en la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (ISAF), en Afganistán, Kirguistán y Yibuti; la presidencia española de la Unión Europea, en la que el Ejército del Aire tuvo una gran contribución, principalmente participando en el sistema de defensa de las cumbres de Barcelona, Madrid y Sevilla y con el apoyo de sus bases aéreas; la Operación Romeo-Sierra, derivada de la crisis del islote "el Perejil", que mantuvo a las Fuerzas Armadas españolas, en un alto estado de alerta; la conclusión del Destacamento Ícaro en Aviano, tras casi ocho años de operaciones en los Balcanes; y la crisis del vertido del "Prestige" en las costas gallegas y del mar Cantábrico, en la que el Ejército del Aire está participando con gran cantidad de medios aéreos y de personal.

A continuación, se resumen las actividades más significativas realizadas por el Ejército del Aire en las distintas áreas en el año 2002:

OPERACIONES

El 1 de julio finalizó el despliegue del Destacamento Ícaro en Italia. Durante casi ocho años ha tomado parte en distintas operaciones en los Balcanes, siendo de destacar las campañas "Deli-



El Destacmento Ícaro, Medalla Aérea Colectiva, finalizó su despliegue en Italia.

berate Force" en Bosnia-Herzegovina en 1995 y "Allied Force" en Kosovo en 1999. Aviones F-18, Hércules C-130, C-212, CN-235, P-3 y B-707 han operado desplegados en Sigonella, Grazanizze, Vicenza y, fundamentalmente, Aviano donde han sido apoyados en el despliegue por personal del EADA. Todos ellos han sumado 35.500 horas de vuelo en 12.853 misiones realizadas, sin contabilizar unas 10.000 horas empleadas en vuelos de sostenimiento. Además, deben destacarse los cometidos desempeñados por los equipos TACPs en Bosnia-Herzegovina, compuestos básicamente por personal del EZAPAC, quienes han realizado 11.435 conducciones de aviones de distintas naciones. El Destacamento Ícaro fue condecorado con la Medalla Aérea, máxima recompensa militar en tiempo de paz, con carácter colectivo, con la que se reconoció a todas las unidades del Ejército del Aire que han aportado su personal y medios para el cumplimiento de la misión en las diferentes áreas de mando y control, planeamiento de misiones, combate, transporte, reabastecimiento en vuelo, control aéreo avanzado, inteligencia, logística, comunicaciones y medicina aeronáutica.



Aviones F-1 participaron en el Ejercicio Cope Thunder en Alaska.

Durante el 2002, el Ejército del Aire ha desplegado unidades de transporte aéreo en Kirguistán, de vigilancia marítima en Yibuti, médica en Bagram (Afganistán) y de apoyo al despliegue aéreo en Kabul (Afganistán) en respuesta a la decisión del Gobierno español de participar en las acciones emprendidas por la comunidad internacional tras los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos.

El 25 de enero desplegó una sección del EADA en el aeropuerto de Kabul, integrándose en el contingente español de ISAF y realizando la carga y descarga de más de 25.000 toneladas de 1.250 aviones de diferentes países a lo largo del año.

Desde 1 de febrero hasta el 15 de septiembre permaneció desplegado en Bagram el Destacamento de la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue del Ejército del Aire, participando en el mando componente terrestre de la operación Libertad Duradera. Su misión consistió en la asistencia sanitaria a las fuerzas de la coalición y de ayuda humanitaria a la población civil local. Las cifras de la asistencia prestada hablan por sí mismas de la importante labor desempeñada:

1.756 miembros de la coalición y 10.818 civiles afganos han sido atendidos y 139 operaciones quirúrgicas se han practicado en total, muchas de ellas por heridas de guerra producidas, principalmente, por explosiones de minas. Su trabajo, desarrollado en extremas condiciones de vida, ha sido reconocido por distintos mandos internacionales y por las propias autoridades civiles afganas.

El 22 de febrero desplegó el Destacamento Géminis con tres Hércules C-130 en el aeropuerto de Manás en Kirguistán para realizar misiones de transporte aéreo táctico en el mando componente aéreo de la operación Libertad Duradera. Posteriormente la participación se ha ido reduciendo progresivamente a un solo avión. En total se han efectuado más de 1.500 horas de vuelo, transportando unos 2.500 pasajeros y 1.800 toneladas de carga a diferentes destinos de la zona de operaciones.

El Destacamento del P-3 Orión se inició el 8 de marzo en el aeropuerto de Yibuti en misión de patrulla marítima en el mando componente naval de la operación Libertad Duradera, habiéndose realizado 962 horas de vuelo en 103 misiones e investigado 2.988 contactos.

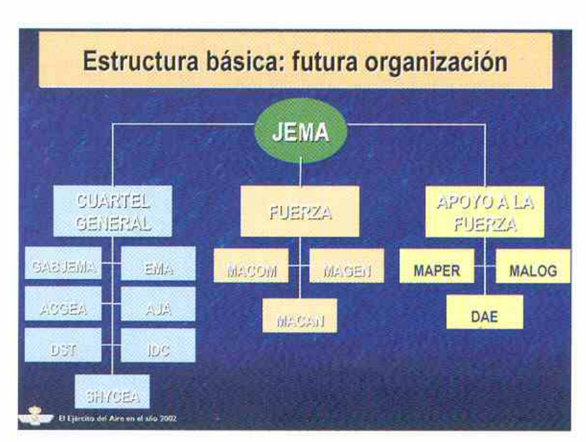
Además, personal del Ejército del Aire ha continuado participando en Eritrea, Nagorno-Karabaj y Bosnia-Herzegovina en el 2002, encuadrados en diferentes organismos internacionales. A estas actuaciones se suman dos misiones de ayuda humanitaria con aviones C-212 del Ala 46 para trasladar medicamentos y equipos médicos a Mauritania y otras de ayuda humanitaria y cooperación internacional realizadas con aviones Hércules C-130 y B-707 para traslado de alimentos, medicamentos, mantas y equipos de anestesia a Kabul, así como de personal afgano a España para participar en cursos de desminado y recibir asistencia médica.

Durante el 2002, además de las misiones de vigilancia aduanera, operaciones contraincendios y servicio de búsqueda y salvamento realizadas, se han desarrollado otras actividades extraordinarias, entre las que cabe destacar las relacionadas con la operación Romeo-Sierra por la crisis del islote "el Perejil" y con los dispositivos de seguridad con motivo de las cumbres de Barcelona, Madrid y Sevilla por la presidencia española de la Unión Europea.

En el área de ejercicios, los más significativos en los que han participado Unidades del Ejército del Aire han sido el Dynamic Mix-02, realizado en España, y el Cope Thunder en Alaska con la participación, entre otros, de aviones F-1 del ALA 14. Otros ejercicios importantes del 2002, además de las campañas de tiro aire-aire y aire-superficie, han sido el Tactical Leadership Program (TLPs), con dos cursos en España; los Acuario, para revalidación de controladores aéreos avanzados; el Nube Gris, de guerra electrónica; el Tapón, para control del estrecho; los Daga, en territorio español, y el Eolo, en Italia para prácticas de COMAOs; el Volcanex, de SAR de combate y CIS; el NAM-02 (NATO Air Meet) en el que participó el Ala 46; el NOMAD, en el polígono aire-aire de Waddington en el Reino Unido; y el Anatolian Eagle, ejercicio similar al Red Flag, que se realiza en Turquía y en el que se ha participado por primera vez con dos observadores del MACOM.

El número de horas de vuelo realizadas se encuentra muy próximo a las 109.228 horas programadas para el pasado año, cambiando la tendencia a la baja de los dos últimos años. Se han producido cuatro accidentes mayores o graves, todos de Mirage F-1, y cuatro menores de F-18, E-20 y dos C-212, sin que, afortunadamente, haya tenido que lamentarse ninguna pérdida humana. En cualquier caso, el índice de accidentalidad interanual se mantiene por debajo del correspondiente al propio Ejército del Aire y de OTAN en los últimos cinco años.

El año 2002 concluyó con la participación de personal y medios aéreos del Ejército del Aire en la crisis originada por el vertido del "Prestige", emprendiendo acciones de vigilancia marítima y localización de manchas de fuel en las costas de Galicia y del mar Cantábrico, vigilancia marítima para localización de buques, limpieza de playas y apoyo mediante transporte aéreo a los contingentes de otras instituciones. Durante el mes de diciembre han participado para cumplir estos cometidos cinco C-212 del Ala 37, un C-212 del Ala 48, un Canadair UD-13 del 43 Grupo,





Personal del EADA ha realizado un esfuerzo importante en destacamentos y ejercicios durante el 2002.

una Cesna Citation del CECAF, además de aviones B-707 del 45 Grupo, Hércules C-130 del Ala 31 y CN-235 y C-295 del Ala 35 para traslado de personal. En cuanto a personal, se han mantenido desplegadas permanentemente 300 personas para limpieza de playas y otras 11 en labores de apoyo, además de los destacados en el puesto de mando activado en la torre de control del Puerto de La Coruña.

ORGANIZACION Y REGULACION

Durante el 2002, el Ejército del Aire ha participado activamente en los grupos de trabajo relativos a capacidades de fuerzas, capacidades de armamento y material, estructuras de fuerzas y acción conjunta de la revisión estratégica. Junto a ésta, el hecho más significativo ha sido la regulación orgánica de la nueva estructura básica de los Ejércitos mediante el Real Decreto 912/2002, de 6 de septiembre, en la que se contempla que la nueva organización del Ejército del Aire debe encontrarse implantada antes del 31 de julio de 2003. En este sentido se promulgó la Directiva 30/2002 del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, de fecha 11 de noviembre de 2002, estableciendo las líneas marco del plan de implantación de la nueva estructura orgánica del Ejército del Aire.

Además, la representación institucional territorial se ha modificado por Real Decreto 913/2002, de 6 de septiembre, asignando la función representativa de las Fuerzas Armadas en el territorio abarcado por las provincias de Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Madrid y Toledo al futuro general jefe del Mando Aéreo General, con sede en Madrid.

Las consejerías de Defensa también se han sometido a nueva regulación orgánica por Real Decreto 916/2002, de 6 de septiembre, en respuesta a la necesidad actual de una acción coordinada y única de las Fuerzas Armadas y de la Política de Defensa en el exterior.

Otro hecho significativo ha sido la aprobación del Plan Director de Sistemas de Información y Telecomunicaciones (Plan Director CIS), estableciéndose el Comisionado del Plan para su dirección, gestión y seguimiento según Orden Ministerial 315/2002 de 14 de febrero. Entre sus acciones más destacadas cabe mencionar la constitución del Centro Corporativo de Explotación y Apoyo para los Sistemas de Información y Telecomunicaciones del ministerio de Defensa, que deberá estar operativo antes del 1 de julio de 2003 y que asumirá los cometidos de los actuales centros de procesos de datos y centros de explotación del Ejército del Aire y de las otras instituciones del ministerio de Defensa.

Por otra parte, el plan de modernización y racionalización de la red hospitalaria militar de la Subsecretaría de Defensa ha llevado consigo durante el 2002 la reorganización del segundo escalón de la red sanitaria militar en el ámbito del Ejército del Aire y la transferencia de la dependencia orgánica del Centro de Investigación de Medicina Aeroespacial (CIMA) y del Centro de Farmacia del Ejército del Aire (CEFAREA) a la ci-

tada Subsecretaría. También se produjo, el 21 de junio, el cierre del Hospital del Aire donde se constituirá el nuevo Hospital Central de la Defensa en un futuro próximo. Sin lugar a dudas, el Hospital del Aire ha sido una unidad sanitaria militar de la mayor importancia, que ha desarrollado de forma sobresaliente sus actividades en las áreas logístico-operativa, asistencial, pericial, de investigación y docente.



Al igual que ocurrió en el 2001, en el ámbito del Ejército del Aire se han abordado los cambios imprescindibles a la espera de las importantes modificaciones en la organización que tendrán lugar durante el 2003. En particular, se ha procedido a la desactivación del 123 Escuadrón con motivo de la baja de los Phantom de reconocimiento (RF-4C) y del 373 Escuadrón por baja de Aviocares (T-12). La unificación de determinadas Secciones Económicas Administrativas (SEAs) y la transformación de la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas en Escuadrón han sido otras actuaciones significativas en el área de organización.

PERSONAL

El hecho más importante en el área de personal ha sido la plena profesionalización. En el Ejército del Aire se ha efectuado una revisión de los puestos de trabajo para ajustarlos a la nueva realidad de la tropa profesional, al objeto de obtener un mayor rendimiento de los recursos humanos disponibles. La plantilla de tropa se ha cubierto en un 92,8% ya que a finales de año se ha dispuesto de unas existencias de 12.250 de una plantilla de 13.187. Además se ha obtenido un elevado grado de continuidad ya que el porcentaje de personal de tropa que concluyendo su compromiso ha renovado su permanencia en el Ejército del Aire ha sido en torno al 84%.

También cabe destacar la regulación del Consejo Asesor de Personal por Real Decreto 258/2002 de 8 de marzo, constituyéndose como órgano colegiado para analizar y valorar propuestas o sugerencias en materias referidas al régimen de personal y a la condición de militar. Se trata, en definitiva, de una nueva vía para facilitar la presentación de propuestas o sugerencias en el que estarán representados militares de todas las categorías.

Además, en mayo se promulgó el reglamento de destinos del personal militar profesional con la finalidad de determinar las normas generales de clasificación y provisión de destinos y regular el régimen de la designación de comisiones de servicio de los militares profesionales. También se han publicado las nuevas normas para la evaluación y clasificación del personal militar profesional y el reglamento de la cruz a la constancia en el servicio para el personal de tropa.

A finales de año, por real decreto-ley se ha ampliado el compromiso hasta el 31 de diciembre de 2003 de los militares de complemento y de tropa y marinería profesional con una relación de servicios de carácter temporal que por razón de edad o tiempo de servicio deberían finalizar su compromiso antes de la citada fecha. Esta ampliación tiene por objeto incrementar sus expectativas de incorporación permanente al Ejército del Aire en particular y a las Fuerzas Armadas en general.

En cuanto a tomas de posesión, a lo largo del año se ha producido el relevo en importantes cargos dependientes directamente del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, tales como las jefaturas de los Mandos Aéreos del Centro, del Estrecho y de Canarias, de la Dirección de Asuntos Económicos, del Servicio de Historia y Cultura, y de su Gabinete.

PROGRAMAS

El Programa FATAM-II continúa su proceso previsto, habiéndose recepcionado dos nuevos aviones C-295 en el 2002, de forma que cinco de un total de nueve unidades se encuentran ya en inventario del Ejército del Aire.

A finales del 2002, se ha perdido un avión prototipo EF-2000 en accidente ocurrido entre las provincias de Toledo y Cáceres. Este hecho, desafortunadamente, no es inusual en el desarrollo de importantes programas. En cualquier caso, retrasos en los ensayos en vuelo ya habían determinado que la recepción de las primeras unidades en serie no se produciría hasta el 2003.



Participación cel EA en ISAF y en operación Libertad Duradera.

Por otra parte, como estaba previsto, se ha iniciado la modernización del primer P-3 Orión de patrulla marítima y de la aviónica de los F-5B como sistema de enseñanza de caza y ataque tras haberla realizado en cuatro prototipos en el 2002.

A finales de año se ha formalizado el contrato de adquisición de tres aviones Falcon 900-B de segunda mano que incluye, principalmente, su configuración a versión VIP, su puesta a cero horas, la adquisición de los repuestos iniciales y la modificación de los dos Falcon 900, actualmente en servicio en el 45 Grupo, a la versión 900-B. También se ha producido la firma del contrato para la adquisición del futuro avión de transporte A-400M, contemplándose veintisiete unidades para el Ejército del Aire, nueve de ellas destinadas al reabastecimiento en vuelo, aunque no ha entrado en vigor durante el 2002 por problemas financieros de otros países. Por otra parte, no se ha finalizado la fase de viabilidad de la modernización de los dos F-18 , por lo que no se ha iniciado la fase de producción prevista en la serie de F-18 en esta anualidad. En relación a los F-18, se ha formalizado el contrato del nuevo equipo de guerra electrónica y se ha completado la compatibilización de la cabina para la utilización de dispositivos de visión nocturna. De hecho, se han utilizado ya gafas de visión nocturna en diferentes ejercicios durante el 2002.

La adquisición en curso de dos aviones A-310 para misiones VIP ha continuado su proceso, habiéndose impartido los cursos de formación en el 2002. También se ha iniciado la mejora de capacidad SAR de dos helicópteros prototipos HD-21 con mejoras en autoprotección, comunicaciones y equipos de visión nocturna.



Los P-3B han tenido protagonismo por su despliegue en Yibuti y por su proceso de modernización.



Se han iniciado mejoras de capacidad CSAR en los HD-21.

El acuerdo técnico relativo al futuro avión de entrenamiento avanzado AEJPT se ha modificado con la incorporación de Austria y Suecia. Se está a la espera del resultado del estudio de viabilidad industrial, que se firmó el 28 de diciembre del 2001.

Otras acciones significativas en el 2002 han sido la integración de las bombas penetradoras con guiado láser BPG-2000 y GBU-24, la recepción de misiles aire-aire AIM-20 AMRAAM, el inicio del desarrollo del nuevo sistema de planeamiento de misiones aéreas y la incorporación de sensores de tercera generación a los veintidós pods FLIR. Además, ante la baja de los RF-4C por fallos del sistema hidráulico, principalmente, se ha continuado la integración del pod de reconocimiento fotográfico en el F-18 al objeto de disponer de capacidad de reconocimiento aéreo avanzado a la mayor brevedad.

Avances en el Programa SIMCA



También debe destacarse que el sistema de mando y control aéreo continúa su proceso de modernización en sus sistemas de vigilancia, comunicaciones y centros de mando y control.

RELACIONES EXTERIORES

La actividad internacional ha sido intensa durante el año 2002. Los jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de Francia, Finlandia, Reino Unido e Italia, por este orden, visitaron España. Además, el 22 de noviembre, el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea suiza asistió en la Base Aérea de Torrejón a la firma del acuerdo de cooperación mutua en materia de actividades de entrenamiento común y de intercambios.

El Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire ha visitado todos los destacamentos del Ejército del Aire en el extranjero. A la Base Aérea de Aviano se desplazó el 10 de abril para entregar el trofeo de seguridad en vuelo y el 1 de julio para presidir los actos conmemorativos de la desactivación del Destacamento Icaro. En Kirguistán y Afganistán visitó los Destacamentos de Manás, Bagram y Kabul, respectivamente, el 6 y 7 de mayo en compañía del Jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra. Los días 4 y 5 de diciembre, acompañado del Jefe del Estado Mayor de la Armada, visitó el destacamento del P-3 en Yibuti. El 28 y 29 de mayo, junto a otras autoridades, acompañó al Ministro de Defensa en la celebración del día de las Fuerzas Armadas que tuvo lugar en Kosovo. Además de las periódicas reuniones de trabajo de la Conferencia de Jefes de Estado Mayor Europeos (EURAC), en Irlanda y Finlandia, y del Grupo Aéreo Europeo (EAG), en Países Bajos y Francia, los desplazamientos a Portugal con motivo del 50º aniversa-

rio de la Fuerza Aérea portuguesa, a Francia por la despedida del JEMA francés y a Turquía por visita a la Fuerza Aérea turca completan las actividades institucionales del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire en el extranjero durante el 2002.



Premio de Seguridad en Vuelo para el 45 Grupo.

En la reunión del Grupo Aéreo Europeo celebrada en Eindhoven el 28 de febrero, en la que España formalizó su adhesión, el general jefe del Mando Aéreo de Combate tomó posesión de la dirección del grupo por un período de dos años. También se constituyó la Célula de Coordinación de Transporte Aéreo Europeo (EACC) planteando nuevas expectativas al rendimiento de los recursos disponibles en el transporte aéreo militar y el reabastecimiento en vuelo, los cuales se han demostrado críticos en la últimas operaciones. Otro acuerdo alcanzado en este foro ha sido el relativo al intercambio de capacidades en el área de sobrevivir para operar (STO).

El seminario anual de la Cátedra Kindelán ha tratado sobre "La Defensa Aérea después del 11 de septiembre", tema importante y de enorme actualidad, contando con conferenciantes de reconocido prestigio internacional.

Ambas patrullas, la Patrulla Águila y la PAPEA, han continuado siendo unos magníficos embajadores del Ejército del Aire y de España con sus participaciones en Italia, República Eslovaca, Francia, Portugal y Reino Unido, y en Francia, Portugal y Malta, respectivamente. Con otros medios aéreos se ha participado en exhibiciones en Francia, Alemania (Berlín y Kiel), Polonia, Dinamarca, Reino Unido, Bélgica, República Checa, Malasia, Emiratos Árabes Unidos, Singapur y Chile.

OTRAS RELACIONES INSTITUCIONALES

En julio tuvo lugar el tradicional acto anual de entrega de premios de pintura del Ejército del Aire, trabajos periodísticos relativos a los tres grandes vuelos de la aviación española y de fotografía de la Revista Aeronáutica. Cabe destacar que esta publicación celebró su 70º aniversario en el mes de abril.

Destacamento Géminis con aviones T-10 en Manás (Kirguistán)

Acto de homenaje al Destacamento de la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue en el Cuartel General del Aire.

El 8 de octubre se organizó el acto conmemorativo del cierre del Destacamento de la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue en el Cuartel General del Aire bajo la presidencia del Ministro de Defensa, quien estuvo acompañado del Seceretario de Estado, el Subsecretario y los miembros de la Junta de Jefes de Estado Mayor y del Consejo Superior Aeronáutico. Al acto fueron invitados todos los participantes en las cinco rotaciones del Destacamento en Bagram.

Durante el mes de diciembre, el Consejo Superior Aeronáutico visitó la Escuadrilla Plus Ultra, entre otras unidades y dependencias de la Guardia Real. También, en diferentes resoluciones, se concedió el derecho al uso de la Enseña Nacional en su modalidad de Estandarte a la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) y se creó la comisión organizadora, bajo la presidencia del Jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA), para la conmemoración del centenario de la Aviación que tendrá lugar en el año 2003.

El 2002 ha supuesto la consolidación de la página electrónica del Ejército del Aire, con un promedio diario de 360 visitantes y con una duración media de sesión de usuario de 16 minutos. Durante el año 2001, el máximo mensual fue de 10.500 visitas, mientras que en el 2002 se han superado los 12.000 visitantes durante todos los meses del año, habiendo alcanzado el mayor registro en el mes de julio con 16.000, aproximadamente.

Otros hechos que merecen especial mención han sido el premio de seguridad en vuelo que correspondió al 45 Grupo y con carácter extraordinario al Destacamento Icaro, así como el de seguridad en el manejo de armas de fuego, las jornadas de puertas abiertas que se han celebrado en las bases aéreas de Matacán, Alcantarilla y Son San Juan, la distribución de la versión española del documento de EURAC sobre el Poder Aéreo y la celebración de las bodas de oro por la 8ª promoción que ha incluido entre sus actos la tradicional audiencia de SM el Rey. ■



CATEDRA KINDELAN

La Doudécima Cátedra Alfredo Kindelán, organizada por el Centro de Guerra Aérea y dedicada el año 2002 al tema "La Defensa Aérea tras el 11 de Septiembre", se celebró en el Cuartel General de Ejército del Aire entre los días 11 y 15 de noviembre.

Durante la reunión del Grupo Director del Grupo Aéreo Europeo (EAG) en la base aérea de Cazaux, Francia, el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Italia sugirió que el Estado Mayor Permanente (PS) del EAG podría involucrarse en temas de defensa del territorio contra actos terroristas. Con objeto de determinar su posible aportación a los estudios y medidas ya en curso en este aspecto, el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire sugirió que la Cátedra Kindelán, por los temas a tratar, podría ser el marco adecuado para que el PS del EAG recabase información suficiente y de primera mano antes de emitir su propio informe respecto a dicha aportación.

Las siete fuerzas aéreas miembros del EAG, entre otras, estuvieron representadas en la Cátedra así como el propio Grupo Aéreo Europeo, que fue invitado a enviar un representante a la misma en calidad de observador.

Las diversas áreas en las que se dividió la Cátedra – Control de amenazas y riesgos; Coordinación e intercambio de información; Mando y Control; Gestión de espacio aéreo; Capacidades y entrenamiento, etc. – cubrieron con creces los diversos aspectos en cuanto a la implicación de la fuerza aérea en la defensa del territorio frente al terrorismo exterior.

Las acciones que se estan llevando a cabo dentro de organizaciones como la OTAN, UE, OSCE y Eurocontrol – la definición precisa del concepto "Renegade", por ejemplo –, junto con la concepcion de cada nacion sobre defensa del territorio, fueron la base de partida para delimitar las posteriores discusiones dentro de cada grupo de trabajo.

Las conclusiones extraidas pueden resumirse de la forma siguiente: OTAN y UE proporcionan la base doctrinal y los conceptos operativos necesarios para definir las acciones a tomar en casos de aviones declarados como Renegade; los actos terroristas no se consideran actos de guerra por ninguna de las naciones representadas; las medidas de defensa, los procedimientos a emplear y, principalmente, las Reglas de Enfrentamiento (ROE), recaen en cada nación y estan clasificados como "Nations' Eyes Only"; la coordinación y el intercambio de información entre las naciones potencialmente implicadas son medidas fundamentales en la lucha contra el terrorismo.

En un marco así definido, el EAG ha emitido un informe para el Grupo Director en el sentido siguiente: combatir el terrorismo, según los propios criterios presentados por las naciones, es un asunto nacional, tanto en la definición de las medidas a tomar como en todos y cada uno de los pasos de su ejecución. El EAG, grupo centrado fundamentalmente en temas de interoperabilidad, recomienda por tanto no emplear recursos de su PS por el momento en dicho tema, aunque mantiene el contacto con la OTAN, la UE y las fuerzas aéreas de los países miembros y los canales de información abiertos.

En caso de que, por cualquiera de las partes, se detecten durante el proceso de definición de medidas contra el terrorismo o en las lecciones identificadas, deficiencias relacionadas con interoperabilidad, potenciales o reales, el EAG realizará los pertinentes estudios y análisis y recomendará a sus miembros, a través de sus Grupos de Dirección y de Trabajo, las medidas adecuadas a tomar para paliar dichas deficiencias.

Grupo Aéreo Europeo



VISITA DEL GRUPO AEREO EUROPEO A RFAS, KALKAR,GE

Como resultado del trabajo de cooperación entre el Grupo Aéreo Europeo (EAG) y el Estado Mayor del las Fuerzas de Reacción de la OTAN (NATO RFAS), el Jefe del Estado Mayor permanente del EAG y el Jefe de la Sección de Logística del Grupo hicieron una visita a Kalkar, Alemania, el 7 de noviembre de 2002.

El doble propósito de la visita contempla el establecimiento de Puntos de Contacto (POC) y determinación de los medios de intercambio de información entre ambas organizaciones, y el incremento del conocimiento mutuo y la intensificación de la cooperación en áreas de particular importancia, como el desarrollo del concepto de logística para operaciones aéreas en despliegue fuera de área (OOA).

En el área de Apoyo Logístico a Operaciones Aéreas en Despliegue, RFAS está en la fase de definición y su actividad se centra en la identificación y valoración en términos de entidad de las fuerzas requeridas. Aunque las actividades del EAG están más enfocadas a conseguir la interoperabilidad entre los componentes nacionales de los países miembros, ambas discurren paralelamente y no cabe duda que las conclusiones conceptuales de la una proporcionarán una excelente referencia a la otra.

Por estos motivos se considera muy importante mantener en el futuro un constante intercambio de información y visibilidad mutua de proyectos similares o que puedan estar relacionados. La no existencia de relaciones oficiales entre la OTAN y el EAG propicia el solape y la duplicidad de esfuerzos. De acuerdo con el concepto de empleo del EAG, evitar esta duplicidad es siempre objetivo primordial.

ALGUNOS RESULTADOS DE LA REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO DEL GRUPO AEREO EUROPEO EN SEVILLA

Durante los días 9 al 11 de octubre tuvo lugar en España, una de las reuniones periódicas del Grupo de Trabajo (WG) del Grupo Aéreo Europeo (EAG), más en concreto en la bonita ciudad de Sevilla. El EAG WG como órgano de trabajo del Grupo de Dirección (SG) se reune tres veces al año en diferentes localidades, ofreciendo la oportunidad a los representantes nacionales para discutir aquellos asuntos más relevantes tanto presentes como futuros.

La misión más importante del EAG

VISITA AL GRUPO AEREO DE SU ACTUAL DIRECTOR EL TENIENTE GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE RICARDO RUBIO VILLAMAYOR



Durante los días 15 y 16 de octubre de 2002, el Tte. Gral. D. Ricardo Rubio Villamayor, como actual Director del Grupo Aéreo Europeo (EAG), en una de sus visitas periódicas se desplazó a las instalaciones permanentes del EAG sitas en la Base Aérea de la Real Fuerza Aérea del Reino Unido (RAF) en la localidad inglesa de High Wycombe en el condado de Buckinghamshire.

El personal permanente (PS) del Estado Mayor del EAG aprovechó esta oportunidad para informar en detalle a su Director sobre las actividades más relevantes del Grupo mediante conferencias específicas sobre proyectos concretos del EAG. También se trataron temas de interés general a través de discusiones y debates en mesa redonda con los representantes más caracterizados de las naciones (SRNO) y temas más relevantes a puerta cerrada con su Segundo Director (DD) y su Jefe de Estado Mayor (COS).

El programa de presentaciones y debates incluyó asuntos como la posible ampliación del Grupo o su reorganización interna y proyectos como el Plan Maestro de Ejercicios y Entrenamiento Avanzado (ATMP), el Mando y Control del Componente Aéreo de una Fuerza Conjunto-Combinada (CJFACC), el Servicio de Búsqueda y Salvamento de Combate (C-SAR), los Vehículos Aéreos no Tripulados (UAV), etc. Así como también se le presentó un nuevo proyecto del EAG sobre Apoyo Logístico para Operaciones Aéreas en Despliegue.

Con la intención de dar la imagen más completa posible al Director del EAG no sólo de las actividades laborales formales, sino también de otros aspectos sociales, familiares y personales, el EAG organizó un sencillo acto social familiar internacional la noche del primer día de la visita. Todas las familias colaboraron en el acto con su presencia masiva y con la presentación de platos de cocina típica nacional de sus respectivos países preparados por las propias esposas de los oficiales y suboficiales destinados en el Grupo.

De esta forma el Director del EAG tuvo la oportunidad de conocer más de cerca las particularidades del Grupo desde diferentes perspectivas, pudiendo hacerse una mejor y más completa idea de la situación real actual y futura del Grupo Aéreo Europeo que actualmente dirige.

WG es poder orientar y asesorar convenientemente al Grupo de Dirección que reúne a los Jefes de Estado Mayor de las fuerzas aéreas de los países miembros sólamente una vez al año. Por lo tanto, representa un instrumento esencial para la ejecución, implementación y preparación de las Directivas y decisiones del EAG SG. Adicionalmente, actuando en su nombre puede decidir en qué actividades debe involucrarse el EAG dirigiendo por tanto la actividad del Estado Mayor permanente (PS) del EAG.

Dentro de las atribuciones del EAG WG, también está la monitorización de las actividades del EAG PS en cuanto al desarrollo de los proyectos, así como la identificación y propuesta de nuevas iniciativas y actividades del Grupo en nombre del Grupo de Dirección. Finalmente, el control y aprobación del presupuesto económico para el EAG es otra de sus más importantes responsabilidades.

En estos términos y por tanto dentro de su apretada agenda, algunos de los temas más relevantes que se trataron en la reunión de Sevilla fueron los siguientes:

- Posible implicación del EAG en defensa del territorio "Homeland Defence", dependiendo de los resultados e informes de la Cátedra Kindelán de este año.
- Informe sobre el estado de ratificación de la adhesión de Bélgica al EAG.
- Criterios político-militares de expansión del EAG.
- Participación de Noruega en el acuerdo técnico STOX.
- Próxima rotación en los puestos ejecutivos del EAG Staff.

Como es lógico, la mayor parte del trabajo realizado por el WG se concentró en el exhaustivo informe del jefe de Estado Mayor (COS) del EAG que incluía temas tan importantes como la aprobación del presupuesto económico del EAG para el 2003 año, tan polémicos como el cambio de la estructura del PS del EAG, y tan laboriosos como la exposición del desarrollo de los diferentes proyectos en los que actualmente está trabajando el Grupo.

Como ya viene siendo habitual, aunque ya totalmente independizado del EAG, también se presentó un informe sobre la Célula de Coordinación de Transporte Europeo (EACC).

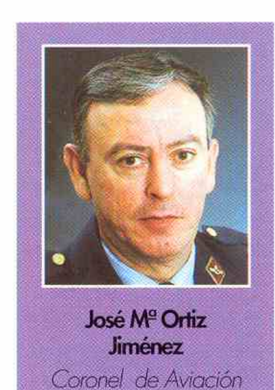
Finalmente, se presentaron las propuestas para futuro en cuanto a temas de estudio y/o trabajo, objetivos del EAG y prioridades.

REFLEXIONES SOBRE LA ENSEÑANZA SUPERIOR MILITAR

La publicación en el Boletín Oficial de Defensa del Real Decreto 434/2002, de 10 de mayo, sobre directrices generales de los Planes de Estudio de la enseñanza militar de formación para la incorporación a las Escalas, Superior de Oficiales y de Oficiales, de los Cuerpos de las Fuerzas Armadas, parece un hito importante para detenerse durante unos minutos y reflexionar sobre los resultados que la citada enseñanza ha tenido después del periodo que se inició con el Real Decreto 601/1992, de 5 de junio, que establecía los Planes de Estudio para la enseñanza militar de formación de grado superior y de grado medio y que se puede considerar cerrado con el nuevo Real Decreto.

Cuando se hace referencia a que la enseñanza militar debe proporcionar titulaciones equivalentes a las del Sistema Educativo General, nadie puede argumentar nada en contra, puesto que sería ilógico y carecería de sentido común. Si los estudios necesarios para iniciar una carrera de grado superior son los mismos que para la carrera militar (COU y Selectividad), y los Planes de Estudio son equivalentes en nivel y extensión, las titulaciones obtenidas al finalizar los estudios, también han de serlo.

La Universidad imparte conocimientos específicos de acuerdo a programas definidos en los correspondientes Planes de Estudios, cuya finalidad es conseguir profesionales capaces de desarrollar con total garantía una profesión. (En este punto queremos destacar - por ser la razón fundamental de estas reflexiones - que la responsabilidad didáctica de los catedráticos que imparten sus asignaturas empieza y termina en las paredes de sus aulas). La formación impartida en la Universidad, pertenece exclusivamente al área técnica/científica, pero normalmente no proporciona el desarrollo integral del individuo, porque éste sobrepasa el área geográfica de las aulas y fuera de esos límites, la Universidad no tiene ni competencias, ni responsabilidad.



José Mª Ortiz Jiménez

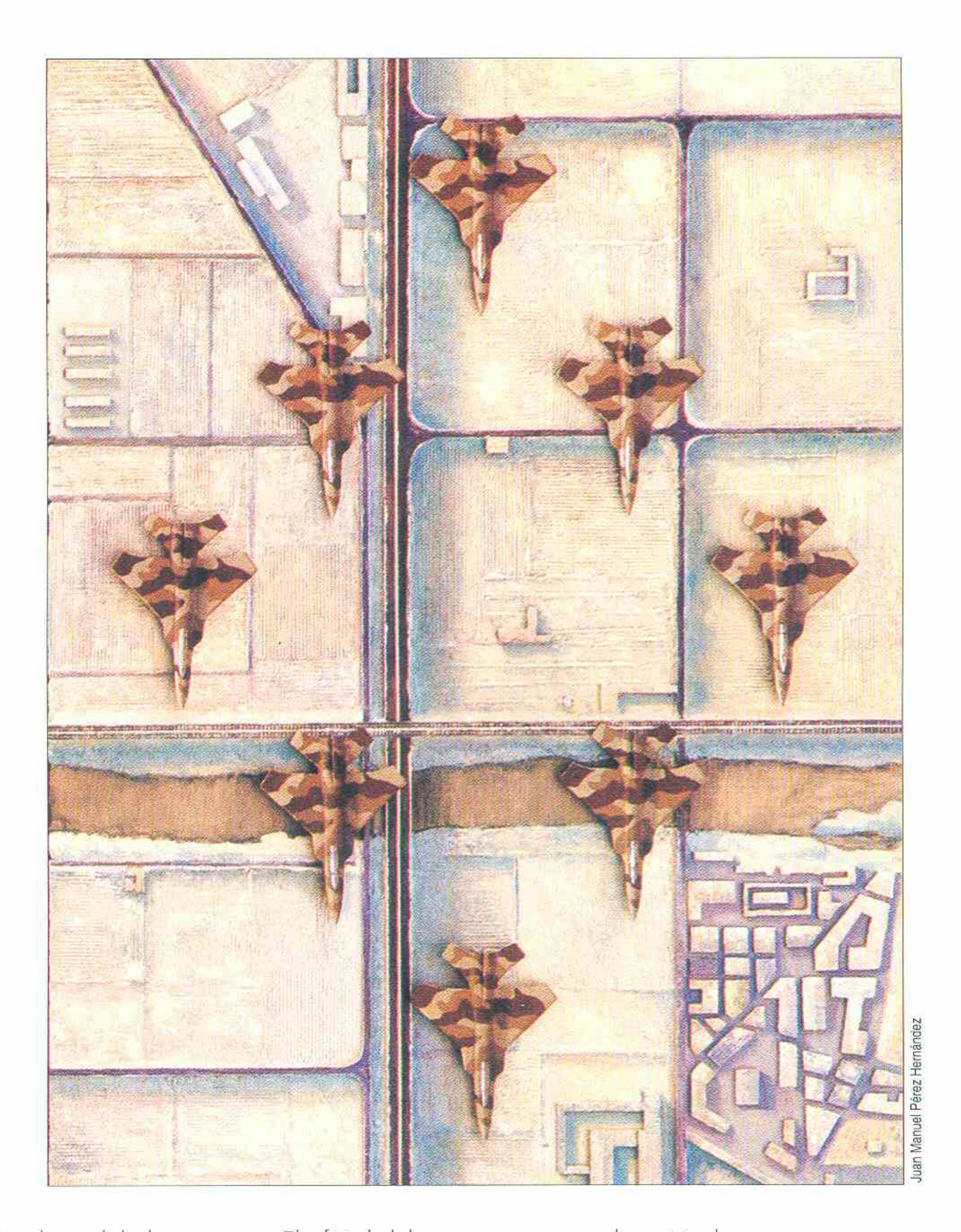
Coronel de Aviación

Si analizamos la enseñanza superior militar, los Planes de Estudio que hayan de establecerse para la carrera militar superior, como ya hemos reconocido, han de estar en consonancia, en su estructura y contenido, con los Planes que llevan a conseguir las titulaciones civiles. Desde el punto de vista docente, esto sólo quiere decir que los citados Planes tienen que ajustarse en tiempo (años y créditos) a unos mínimos establecidos por el Sistema Educativo General para las carreras de grado superior. La posibilidad de superar esos mínimos descritos, queda a criterio de los responsables de fijar los correspondientes Planes de Estudio y en nuestro caso deberíamos plantearnos superar esos mínimos, para resolver el problema que representa la formación integral del oficial.

Aquí surge el matiz discordante cuando se trata de equiparar la formación universitaria y la militar. La Universidad prepara para desarrollar una función (lo que se hace), la Academia General del Aire, además de preparar para desarrollar una función, tiene la obligación histórica de inculcar unas virtudes (lo que se es).

La carrera de las armas no es una profesión ocupacional, como algunas voces pregonan últimamente. La enseñanza militar ha evolucionado hacia una metodología diseñada para adaptarnos al sistema educativo universitario, perdiendo en el cambio una

parte muy importante de nuestra propia identidad. Estamos dejando en el camino casi sin darnos cuenta lo más esencial: nuestro espíritu.


Juan Manuel Pérez Hernández

Una vez llegados a este punto, es importante argumentar las razones que nos conducen a pensar que la formación impartida hoy, ahora, en la Academia General del Aire no es suficiente para, en el futuro, disponer de hombres y mujeres capaces de liderar el Ejército del Aire. Los párrafos siguientes pretenden dar respuesta razonada a la inquietud expuesta.

El militar, el futuro oficial del Ejército del Aire, el piloto militar, necesita, además de una sólida y cuidada formación técnico-científica específica, una formación integral continua que le desarrolle interiormente, imprescindible para realizar de manera eficaz su futuro trabajo, y esa formación debe impartirse dentro y fuera de las aulas, durante los cinco años de Academia, porque en la profesión militar es fundamental forjar el espíritu.

La actividad militar necesita hombres y mujeres con unas características especiales, el militar no sólo debe desarrollar una serie de funciones en su trabajo, además tiene que reunir un conjunto de cualidades, a las que siempre hemos denominado valores, virtudes, principios. Lo importante es que sin: disciplina (obedecer cuando no estamos de acuerdo con lo ordenado), compañerismo (anteponer las necesidades de los demás a las propias), valor (controlar el miedo cuando se presenta y resolver la difícil situación de la forma más adecuada), integridad (vinculación de la persona a los valores morales y fundamentalmente a la verdad), prudencia (actitud que nos alía con la razón), austeridad, puntualidad, honradez, honestidad y lealtad (cumplimiento de lo que exigen las leyes de la fidelidad, el honor y hombría de bien), sobre todo lealtad, al superior jerárquico, al subordinado y a los de la misma graduación, la profesión militar no es útil.

El oficial debe conocer, aprender, vivir, hacer que formen parte de su personalidad las bien llamadas virtudes militares, siempre deseables en el hombre, pero imprescindibles en el militar y éstas sólo pueden adquirirse a lo largo de los cinco años de academia, durante las 24 horas del día, los 365 días del año, porque curiosamente calan tan hondo en el individuo que incluso en los periodos vacacionales se siguen practicando.

Además de para vivir de otra manera, ¿para qué sirven las citadas virtudes?, para controlarse en los momentos difíciles, para aparcar el miedo en situaciones críticas y hacer lo correcto en momentos en los que otros hombres se vendrían abajo, para acatar las ordenes cuando éstas no coinciden con nuestra opinión o no concuerdan con

nuestras posturas, para poner los intereses generales por encima de los particulares, para respetar no solo al superior jerárquico sino al igual y muy especialmente al subordinado.

Llegar a sentir esta forma de ser y pensar para poder vivirla, es el final de un proceso largo, complejo y sobre todo constante, que sólo es posible y necesario iniciar durante el periodo de formación que se imparte en la Academia General del Aire. Para ello tenemos que volver a analizar el pasado, la historia próxima (15/20 años) y encontraremos formas útiles de formación junto a procedimientos inadecuados entonces y por supuesto hoy día.

Pero además, el oficial tiene que aprender a mandar, y para ello, primero se le debe enseñar a obedecer. Siguen siendo características propias de la carrera de las armas, cuyo aprendizaje una vez más, debe iniciarse durante el periodo de formación. Si no se aprende en esos años, después será muy difícil incluso llegar a entenderlo.

El espíritu que recoge todas estas virtudes hay que conocerlo, sentirlo y llegar a amarlo y se adquiere en los primeros años. Solo en ese periodo de tiempo se puede grabar en el corazón los valores éticos y morales necesarios e imprescindibles para disfrutar la profesión militar. Quizás alguna vez a lo largo de nuestra vida, nos ayuden a resolver una situación que implique salvar vidas, las de otros, entregando sin vacilar a cambio la nuestra. Esto sólo es posible por vocación. La carrera militar, era, es y deberá seguir siendo una vocación; vocación de servicio a la sociedad de la que sin duda los militares formamos parte.

Cuando analizamos la evolución que ha experimentado la enseñanza militar superior en los últimos años, detectamos que la formación técnica, la que prepara al alumno para desarrollar sus futuras funciones, es correcta, pero la otra formación, la del espíritu de servicio, la de los valores militares, la de las virtudes, desgraciadamente se está minimizando.

Las deficiencias o carencias que se aprecian en la formación integral que debe impartir la Academia General del Aire, no es imputable ni a la Dirección del centro, ni a los profesores que demuestran día a día su profesionalidad. Sin duda la responsabilidad recae en los Planes de Estudio.

Querer equiparar la enseñanza militar con la universitaria, está ocasionando graves problemas al no considerar en el planteamiento de la equiparación, qué producto final queremos y necesitamos tener.

Lo que sí creo está claro es que si seguimos manteniendo la situación actual, estamos jugando con fuego; los actuales Planes de Estudio que se siguen para la formación de los oficiales del Ejército del Aire, puede ser que formen a los alumnos siguiendo una línea paralela a la universitaria, pero es necesario algo más, debemos forjar su espíritu, porque su profesión le va a exigir un esfuerzo mayor cuando la situación le coloque al límite de su capacidad, y en esos momentos tiene que responder como se espera de él y la respuesta correcta posiblemente dependerá de la formación y preparación de un espíritu especial que ha tenido que adquirir quizás hace muchos años, cuando era alumno de la Academia General del Aire.

Por todo lo expuesto, la A.G.A. tiene y debe ser un centro de formación integral, donde además de los estudios técnicos necesarios e imprescindibles, se enseñe y practiquen las virtudes que incuestionablemente debe tener un oficial y estos se formen en la difícil asignatura de la responsabilidad.

La enseñanza superior militar, debería integrar tres áreas fundamentales, distintas pero complementarias e irrenunciables, a saber:

Área técnica/científica, área de formación física y área de formación militar.

Para que todas estas ideas se puedan plasmar de manera eficaz, habría que plantear necesariamente la posibilidad de que los alumnos de las Academias Militares, durante su periodo de formación, no estuvieran sujetos al Código Penal Militar. Sus faltas, por graves que sean, deberían corregirse mediante correctivos académicos, porque la gran mayoría de las infracciones cometidas son producto de la ignorancia y forman parte fundamental de la formación integral necesaria que todo futuro militar profesional debe tener. Es necesario llamar la atención en este punto. Los alumnos de las academias militares hasta que no finalizan sus estudios no son militares profesionales, por ello podría plantearse un análisis jurídico que permitiese sacar a los citados alumnos de la Justicia Militar.

Disponer de un Reglamento de Faltas Académicas donde se definan tanto las infracciones como los correctivos, para su aplicación durante los años de formación, propiciaría la enseñanza del ejercicio del mando y de la disciplina, ya que los propios alumnos, en sus distintas funciones, unas veces ejercen el mando y otras son subordinados, pero siempre dentro del marco educativo-formativo. Finalizada la formación y promovido a oficial profesional del Ejército del Aire, todos los correctivos impuestos durante sus años académicos, deberían desaparecer de su historial y es a partir de ese momento cuando estaría sometido a la Justicia Militar.

Si tuviéramos que resumir las reflexiones aquí reflejadas, todo se podría reducir a una sola idea, la gran mayoría de los que dedicamos nuestra vida a la milicia, tenemos grabado en nuestro interior un sentimiento de servicio a los demás, y ese sentimiento nos ayudaron a descubrirlo durante los años de Academia, al menos así fue para mi ■

XX ANIVERSARIO DEL PROGRAMA ALERCAN

En febrero de 2002 tuvo lugar en el Grupo de Alerta y Control la celebración del vigésimo aniversario del programa ALERCAN. Los actos fueron presididos por el general 2º jefe del MACAN José de Aza Díaz y contaron con la presencia del personal del Ejercito del Aire y de las empresas Indra y Telettra que intervinieron en el Programa.



Tras la llegada por vía aérea a la base aérea de Gando y su posterior traslado al Grupo de Alerta y Control, el jefe de la Unidad teniente coronel Rafael Sahagún Schwartz, hizo uso de la palabra para resaltar la importancia que tuvo el programa ALERCAN en la consecución de un Sistema Semiautomático de Defensa Aérea en el ámbito del archipiélago Canario, así mismo destacó la gran fiabilidad que ha tenido el sistema a lo largo de su vida operativa.

A continuación el teniente general Emilio Recuenco Caraballo, primer director del programa ALERCAN, después de recibir una placa conmemorativa de manos del general Aza, se dirigió a los presentes para rememorar los inicios del Programa, destacando la participación exclusiva de empresas nacionales bajo la dirección del Ejército del Aire.

Seguidamente se ofreció a todos los asistentes una copa de vino español.

Por la noche se celebró una cena en el hotel Reina Isabel de Las Palmas de Gran Canaria, donde se entregaron unas metopas conmemorativas a todo el personal civil y militar que intervino en el programa.

Al día siguiente, después de una visita al Escuadrón de Vigilancia Aérea Nº 21, tuvo lugar una comida en las instalaciones del Grupo de Alerta y Control, para a continuación emprender regreso a Madrid por vía aérea.

ATLAS 2002

Desde que en 1984 se firmara el protocolo NAVIMAES se han venido realizando, de forma periódica, actividades combinadas entre la Real Fuerza Aérea marroquí (FRA -Force Royale Aérienne) y el Ejército del Aire. Estas actividades incluyen intercambios de escuadrones entre unidades de combate, apoyo al combate y auxiliares, vuelos de navegación y ejercicios como el ATLAS que anualmente va alternando su realización en Marruecos y España.



El ejercicio correspondiente a este año, el ATLAS 2002, se desarrolló en Marruecos entre el 7 y el 12 de abril pasados. Los medios participantes fueron cinco F-1, que desplegaron en Sidi Slimane (5ª BAFRA-Base Aérienne de la Force Royale Aérienne), tres F-5, que lo hicieron en Meknes (2ª BAFRA), un CN-235, en Kenitra (3ª BAFRA) y un HD-21 Super Puma, en Rabat (1ª BAFRA). Los medios marroquíes, en correspondencia con los españoles, fueron cuatro F-1, cuatro F-5, un CN-235 y un Puma.

El primer día del ejercicio las tripulaciones españolas llevaron a cabo los preceptivos vuelos de familiarización LAO (Local Area Orientation) para practicar los procedimientos locales y estudiar las zonas de operaciones. El segundo día, siguiendo con la primera fase del ejercicio, se realizaron combates aéreos disimilares (DACT-Dissimilar Air Combat Training) entre los F-1, marroquíes y españoles, y los F-5, también pertenecientes a las dos naciones. De hecho, cada uno de estos tipos de avión estaba encuadrado en bandos opuestos.

Los tres días restantes se llevó a cabo el ejercicio propiamente dicho en el que cada bando realizó ataques contra objetivos de superficie en operaciones tipo COMAO (Composite Air Operation) y operaciones de defensa aérea DCA (Defensive Counter Air), lo que ha hecho que el ejercicio pueda ser calificado de muy provechoso puesto que cada unidad ha entrenado en los roles aire-suelo y aire-aire.

Las misiones C-SAR se llevaron a cabo al mismo tiempo que se realizaban las operaciones de combate. En estas misiones los pilotos supuestamente derribados eran trasladados en helicóptero a un punto determinado y al recibir el aviso del hipotético derribo se

ponía en marcha el dispositivo de rescate, en el que el CN-235 tenía la misión de localizar al piloto eyectado y una vez localizado, el Super Puma era el responsable de efectuar el rescate.

El puesto de mando, donde se integró el personal del MACOM, se situó en el Centro Nacional de la Defensa (CNDA-Centre Nationale de la Defense Aérienne) que está situado en la Base Aérea de Rabat. Como DIREX, director del ejercicio, actuó el teniente coronel MohaOuadadouch, jefe de la 2ª BA-FRA, y como CODIREX, codirector del ejercicio, actuó el coronel Antonio Solano Brotóns, jefe de la 2ª Sección del MACOM.

Dentro del ejercicio y como muestra de su importancia para las FRA, es de destacar la visita realizada al puesto de mando por el coronel mayor Mohammed Doukkali, jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor de las FRA, coincidiendo con el primer día en el que se llevaron a cabo los COMAO. También, ese mismo día, visitaron el puesto de mando los agregados de defensa (Militar, Naval y Aéreo) en Marruecos. El teniente coronel Agustín Arias, agregado aéreo, se integró desde el primer día en el puesto de mando.

El último día se realizó la conferencia final del ejercicio a la que asistieron los jefes de cada destacamento. De esta conferencia destacó como aspecto más significativo el ambiente de cordialidad y el fortalecimiento de los lazos de amistad entre las unidades participantes y como conclusión y propuesta consecuente el excelente entrenamiento que supone para las tripulaciones de la Force Royal Aérienne y del Ejército del Aire, la continuación de este tipo de ejercicios.

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MANDO DE PERSONAL A LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE MANDO, CONTROL Y TELECOMUNICACIONES

El día 11 de abril tuvo lugar la visita a la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones por parte del general jefe del Mando de Personal, Ramón García Ruiz y del general director de Enseñanza Juan Luis Bonet Rivas.



Después de ser recibidos por el coronel director Fernando Sacristán Ruano, fue impartido un briefing en el que se expuso, además de las misiones y cometidos asignados a esta Escuela, la naturaleza de los diferentes tipos de enseñanza que se imparten en la misma.

La visita finalizó con un recorrido por los diferentes laboratorios y simuladores, entre los que se encuentra una réplica del sistema IARS instalado actualmente en el GRUNOMAC.



VISITA DEL COMPONENTE MARITIMO DE LAS FUERZAS COMBINADAS (CTF-57) DEL DESTACAMENTO DEL ALA 11/GRUPO 22 EN DJIBOUTI

El día 12 de abril el comodoro de la Marina norteamericana Harry Harris, jefe del Componente Marítimo de la Coalición Internacional dentro de la operación "Libertad Duradera", visitó los destacamentos francés y español desplegados en Djibouti. A su llegada fue recibido por el teniente coronel Francisco Rodríguez Rodríguez, jefe del contingente español en aquel país africano, así como por diversas autoridades militares francesas. Esta visita se encuadra dentro de una serie de visitas que el jefe de la "Task Force 57" hace a los diversos destacamentos de unidades internacionales que tiene bajo su control operativo.

El componente marítimo de la coalición, "Task Force 57", desarrolla misiones de inteligencia, vigilancia y reconocimiento en el área de responsabilidad asignada. Dentro de este componente, junto con unidades norteamericanas, británicas, canadienses y alemanas, se encuentra el destacamento español del Ala 11/Grupo 22 en Djibouti.

Durante el desarrollo de la visita el comodoro Harris y su comisión, se interesaron por todo lo concerniente al destacamento, especialmente todo lo relativo a los medios y procedimientos que pudieran aumentar la eficacia operativa. Tras un almuerzo en el comedor francés, el comodoro agradeció la participación española dentro de la operación.



Este importante programa de modernización asegurará la continuidad del F-5 en nuestros cielos hasta el año 2015-20 (coincidiendo en su relevo con el programa AEJPT). además supondrá un gran salto cualitativo en la instrucción de los pilotos de caza y ataque, permitiendo que la transición al F-1M, EF-18 y EF-2000 se haga de una manera mucho más fluida. Asimismo, la base aérea espera con ilusión y se está preparando parra la celebración el próximo año del 50 aniversario de su fundación.



125.000 HORAS DE VUELO EN F-5 DEL ALA 23

El día 19 de abril se cumplieron en el Ala 23 las 125.000 horas de vuelo en avión F-5. El vuelo fue realizado con motivo de una misión de enseñanza en el avión AE-9-31 por el capitán Daniel Fernández de Bobadilla Lorenzo y el alférez alumno Alfredo Soto Daza y fue atendido por el soldado Daniel Gordo Fernández.

A la llegada del avión al aparcamiento se realizó una sencilla ceremonia de recepción por parte del jefe de la Base Aérea de Talavera la Real, coronel Luis Miguel Llanos Morán y una representación muy numerosa del personal de la unidad, agradeciendo así el esfuerzo colectivo en el logro de este importante hito.

Desde su llegada a tierras pacenses el 12 de noviembre de 1970, el F-5 ha contribuido a formar a 743 alumnos, a lo largo de 43 cursos de caza y ataque impartidos por 136 instructores. En apoyo a la consecución de dichas cifras hay que mencionar y reconocer la labor anónima realizada por el numeroso personal militar y civil que ha trabajado en esta base aérea durante todos estos años. También se debe recordar en estos momentos entrañables a todos aquellos que dieron su vida para alcanzar tan importantes objetivos.

El Ala 23 aguarda con gran expectación la llegada del F-5 modernizado, puesto que ello supondrá un gran reto para todo su personal.



INTERCAMBIO PAPEA-PATRULLA ATLAS DE LAS FAS DE MARRUECOS

Del 16 al 23 de abril ha tenido lugar en la Base Aérea de Alcantarilla, el intercambio anual entre la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA) y la patrulla "ATLAS" de las Reales Fuerzas Aéreas de Marruecos.

Durante el transcurso del intercambio los 13 componentes de la patrulla han realizado 179 lanzamientos en apertura manual, desde avión T-12B (Aviocar) del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.



LA AGA EN EL III CAMPEONATO NAUTICO INTER-UNIVERSIDADES MAR MENOR

El día 20 de abril se celebró en Santiago de la Ribera el III Campeonato Náutico Inter-Universidades, promovido por la Estación Náutica Mar Menor, y en el que participaron la Universidad de Murcia, Universidad Politécnica de Cartagena, Universidad Católica San Antonio y la Academia General del Aire.

Este III campeonato, que comienza a ser un clásico del calendario de regatas en la Región de Murcia, ha tenido como característica dominante la competencia, aunque como objetivos principales tiene el presentar el Mar Menor como escenario idóneo para el deporte náutico a los universitarios murcianos y a los caballeros cadetes, brindándoles una ocasión única de encuentro, y acercar las instituciones docentes a los futuros universitarios y aspirantes al Ejército del Aire de toda la Región.

La jornada sabatina comenzó a las 10:00 horas, con la apertura del salón de la Oferta Educativa Universitaria, en la que los centros universitarios, así como la Academia General del Aire, exponen toda su oferta a los jóvenes estudiantes asistentes a los distintos stands que con ese fin se montaron.



Tras una recepción con desayuno en la playa, se procedió al acto de apertura, en el que estaban presentes, entre otros, los alcaldes de los municipios de San Javier y San Pedro del Pinatar, los rectores de las universidades participantes, el presidente de la Estación Náutica Mar Menor, y el coronel director de la AGA, Eugenio Ferrer Pérez.

Sobre las 11:00 horas, comenzaron las competiciones, que se celebraron en categoría masculina y femenina, siendo la suma de las mismas la que dió el nombre del equipo vencedor absoluto, correspondiendo este año a la Universidad de Murcia, que conseguía así su segundo trofeo consecutivo, ya que en la primera edición fue la Academia General del Aire quien lo alcanzó. En esta edición, los alumnos/as de la AGA han quedado clasificados en 2º lugar.

Una vez finalizada la competición, tuvo lugar una exhibición de la Patrulla Acrobática Aguila, que comenzaba así la presente temporada de actuaciones, y que fue seguida por las miles de personas que se encontraban a lo largo de la playa.

En el acto de clausura, sobre las 13:30 horas, se entregaron los trofeos y premios correspondientes, y posteriormente se ofreció a todos los asistentes una comida en la playa (paella gigante). Tras ésta, hubo ocio para todos (bautizos náuticos, vela, piragua, buceo, etc.) hasta las 19:00 horas, momento en el que se dieron por finalizadas las actividades.

Este campeonato náutico interuniversidades, desarrollado con gran brillantez, y que continuará realizándose los próximos años, ya se enmarca como una de las actividades más significativas en la relación entre la Academia General del Aire y la sociedad civil y universitaria de la región de Murcia, fomentando en gran medida el conocimiento mutuo y la difusión de la cultura de defensa.



REPOBLACION EN LA BASE AÉREA DE GANDO

Finalización de la última fase de obras para la repoblación protectora y fijación de arenas ferromagnéticas en la base Aérea de Gando

Para completar el proyecto de obras, aprobado por R.D. 2265/1982, de repoblación protectora para la fijación de arenas ferromagnéticas, que se está llevando a cabo en la base aérea de Gando, el pasado día 22 de abril tuvo lugar en la citada base el acto por el que, en aplicación del convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Medio Ambiente, a través de su Dirección General de conservación de la Naturaleza, la empresa TRAGSA, encargada de ejecutar la última fase de las obras con la que se amplía en 65 hectáreas la masa forestal ya existente, dio por cumplimentada la citada labor e hizo entrega de la misma al coronel jefe de la Base Aérea, cuya jefatura asumirá el mantenimiento de la superficie plantada.

Los resultados obtenidos con las actuaciones llevadas a cabo con esta política de repoblación, desde hace 15 años aproximadamente, han sido significativos y manifiestos, contribuyendo a fijar el manto arenoso de los terrenos de la base, a reducir la fuerza del viento que incide sobre las plataformas y pistas y, consecuentemente, a disminuir el riesgo de daños por F.O.D. en la flota, así como evitar la corrosión en la infraestructura y en las aeronaves, con el consiguiente abaratamiento de costes en los presupuestos de mantenimiento del material de la base.





El acto, que comenzó sobre las 11:00 horas, se inició con la inauguración de una placa conmemorativa, al que siguió, después de un breve brindis, una jornada intensiva de campo, con visita de inspección a las zonas de repoblación. Al mismo asistieron el coronel Francisco A. Rincón Abad, como representante de la base, el director de la obra, Manuel Barrientos, del Ministerio de Medio Ambiente, Rosa María Marrero como interventora del Ministerio de Hacienda, acompañada por el ingeniero asesor Vicente Castaño, Manuel Durbar, como representante de la administración para la recepción de la obra, y Julián Muñoz como delegado de la empresa TRAGSA.

PRIMER VUELO DEL F-18 MODERNIZADO (CE.15 M)

El día 23 de abril tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe el primer vuelo del programa de modernización de media vida (MLU: Mid Life Upgrade) de los F-18 del Ejército del Aire. El avión prototipo CE-15-11 efectuó un vuelo de 1h15' tripulado por los pilotos del CLAEX, comandante Lecube y el capitán Sáez-Benito, acompañados por el CE-15-08 tripulado por el comandante Pinilla y el capitán César González, también del CLAEX, como avión seguidor de seguridad.

El vuelo consistió en un perfil de prueba de avión alcanzando una altura máxima de 40.000 pies, un número de Mach de 1.33 y un factor de carga máximo de 7,5 g's. Durante el vuelo se evaluó la seguridad de los nuevos sistemas incorporados al avión.

La modernización del C-15 ha sido realizada por EADS CASA en Getafe y de momento afecta a dos prototipos, un monoplaza (C-15-34) y un biplaza (CE-15-11). Una vez superada la fase de viabilidad, la modernización sería implementada en el resto de la flota.

El programa de modernización tiene por objeto ampliar las capacidades operativas del avión mediante el reemplazo de varios de sus equipos de aviónica y los cambios necesarios en cabina y en la iluminación exterior para compatibilizar la operación del avión con dis-



Equipo EADS-CASA / Ejército del Aire, del programa F-18 MLU.

positivos de visión nocturna. Los aspectos más importantes de la modernización son:

• Radios.- Se sustituyen las radios actuales, por dos AN/ARC-210 con capacidad de transmisión y recepción en las bandas de VHF y UHF, con capacidad de modos ECCM, HQ I y HQ II (Have Quick).

• Sistema de navegación inercial.- Se sustituye el actual sistema de navegación inercial por un nuevo sistema inercial con GPS embebido capaz de proporcionar tres soluciones de navegación simultáneamente, navegación inercial pura, navegación híbrida (Inercial + GPS), y navegación GPS

• Sistema de identificación IFF.- El actual traspondedor IFF, será sustituido por un CIT (Combined Interrogator and Trasponder) que dispondrá de dos funciones diferentes, una como traspondedor IFF y la segunda como Interrogador IFF, cuyos dipolos serán integrados en la antena del radar. Este equipo permitirá la interrogación del espacio aéreo en los distintos modos IFF, 1, 2, 3/A, 4 y C y la presentación de los blancos detectados en los DDI's (Digital Display Indicator).

• VOR.- El equipo actual VOR, será modificado para cumplir con la normativa referente a la inmunidad FM. Funcionalmente este equipo permanecerá exactamente igual que antes de la modificación.

• Grabador de vídeo y sistema de carga de datos de misión.- El actual grabador de vídeo y el sistema de carga/escritura de datos de misión, serán sustituidos por un equipo llamado CARE (Comprehensive Aircraft Recording Equipment) que realizará ambas funciones. La función de grabación de vídeo será mejorada de manera que después de la modernización, el sistema podrá grabar cuatro fuentes simultaneas de vídeo, que incluirán la cámara del HUD, el MHSD y el vídeo de los sensores mostrado en los DDI's.

• Compatibilidad NVG.- La iluminación interior y exterior del avión serán modificadas, para hacerlas compatibles con dispositivos de visión nocturna.

• UFC y HSI.- El actual UFC (Up Front Control) será sustituido por un nuevo MUFC (Multifunction Up Front Control) que permitirá el control y entrada de datos para los sistemas del avión. El actual HSI (Horizontal Situation Indicator), será sustituido por un MHSD (Multifunction Horizontal Situation Display) en color que permitirá mostrar los mapas digitales superpuestos a la simbología actual del avión.

• Extensión del BUS 1553B hasta punta de planos (estaciones 1 y 9) con el objetivo de hacer compatible dichas estaciones con futuros misiles de alcance corto y/o medio que se seleccionen en el programa FASRAAM.

• Preinstalación de Sistema MIDS LVT para recepción /transmisión /relé de datos con formato Link 16.

Además de la sustitución de los equipos anteriormente mencionados, se equipará al avión con nuevo computador, llamado TPAC (Tactical Pilot Awareness Computer) que realizará las funciones de control del nuevo MUFC, control de los mapas digitales, control del nuevo CIT y fusión de Sensores.

En esta primera fase de desarrollo, los ensayos son responsabilidad de EADS CASA como contratista principal, si bien los vuelos se realizan conjuntamente con el CLAEX, que aporta los pilotos e ingenieros de ensayos.



VISITA DEL CURSO MASTER DE SEGURIDAD Y DEFENSA A LA BASE AÉREA DE MORON

El día 24 de abril tuvo lugar en la Base Aérea de Morón la visita del "curso master de Seguridad y Defensa" organizado por la Universidad Complutense de Madrid en colaboración con el CESEDEN.

Los componentes del curso, 17 personas entre militares y civiles, asistieron a diversas conferencias y recorrieron las instalaciones de la base, donde se les preparó una exposición estática de los medios aéreos con los que ésta cuenta.

Este acto se enmarca dentro de las visitas que completan la formación de los alumnos del master, abarcando a diferentes organismos de los tres Ejércitos.



INTERCAMBIO DEPORTIVO ENTRE L'ECOLE ROYALE DE L'AIR DE MARRUECOS Y LA A.G.A.

Entre los días 26 y 28 de abril, se celebró en Marrakech un campeonato deportivo entre l'Ecole Royale de Marruecos y la Academia General del Aire.

La delegación española estaba compuesta por el coronel director de la AGA Eugenio Ferrer Pérez, ocho profesores y entrenadores y 44 alumnos participantes en las distintas competiciones.

En Marrakech fueron recibidos por el director de l'Ecole Royale de l'Air, coronel Houari Abdelai, y una comisión de profesores y alumnos.

Se disputaron encuentros de fútbol, baloncesto, balonmano y voleibol, diseñándose además un programa cultural para la delegación española, como un recorrido turístico por la ciudad de Marrakech, visitando monumentos históricos, y un almuerzo típico bajo una tienda Caidal.

CONMEMORACION DEL XXV ANIVERSARIO DE LA XXIX PROMOCION DEL CUERPO GENERAL E INTENDENCIA DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El día 3 de mayo, y presidido por el coronel director de la Academia General del Aire tuvo lugar en este centro el acto de conmemoración del XXV aniversario de la XXIX promoción de la AGA, celebrando así sus bodas de plata.

En primer lugar, una comisión de la XXIX promoción se presentó al coronel director de la Academia, Eugenio Ferrez Pérez, continuando con una visita por parte de los miembros de dicha promoción y sus familiares por las diferentes instalaciones del centro. Posteriormente, tuvo lugar una misa en el salón de actos para aquellos que voluntariamente desearon asistir.

El acto castrense comenzó a las 12:00 horas con la entrada a la plaza de armas del coronel director, quien presidía los actos, pasando revista a las fuerzas participantes y saludando personalmente a cada uno de los miembros de la XXIX promoción. A continuación los componentes de la promoción pasaron, uno a uno ante la bandera, como lo hicieron hace casi 30 años,





cuando juraron bandera como caballeros cadetes.

Una vez finalizado el recorrido, el coronel Enrique Navarro Rodríguez, como representante de la XXIX promoción realizó una alocución, a la que siguió otra del coronel director de la Academia.

Con el desfile aéreo y terrestre de las fuerzas participantes, y tras despedir a la bandera, se realizó el homenaje a los que dieron su vida por España; la ofrenda a los caídos fue llevada a cabo por un miembro de la promoción y un alumno de la AGA, portando una corona de laurel.

Al finalizar los actos, tuvo lugar una exhibición de la patrulla acrobática Aguila en las inmediaciones de la torre de vuelos; terminada ésta, se visitó el museo donde el coronel Navarro Rodríguez firmó en el libro de honor en nombre de todos los miembros de su promoción.

En el comedor de alumnos y como colofón a la jornada matinal, tuvo lugar una comida de hermandad junto a profesores y alumnos de la Academia General del Aire.



SEGUNDA REUNION DE COORDINACION DE LA COMISION PERMANENTE ASESORA DEL CONSEJO SUPERIOR GEOGRAFICO, EN EL CECAF

El día 7 de mayo se llevó a cabo en el CECAF, la 2ª reunión de coordinación de la comisión Permanente Asesora, del Consejo Superior Geográfico, de la que es representante institucional como miembro del Ejército del Aire, el coronel jefe del CECAF.

A tales efectos, visitó el CECAF el director general del Instituto Geográfico Nacional - I.G.N.-, José Antonio Canas, acompañado por el secretario general, Manuel García Pérez, subdirector general de Geomática y Teledetección (Ricardo Parra Maldonado) y el subdirector general de Producción Cartográfica (José Cebrián Pascual).

Se analizó el estado de progreso de las tareas asignadas al CECAF por la aludida comisión Permanente (Geomática, Teledetección, Fichas Normalizadas de la producción cartográfica del CECAF, y los metadatos relacionados con las cartas aeronáuticas elaboradas en el citado centro del Ejército del Aire). Con posterioridad al análisis y evaluación de las tareas encomendadas, se hizo entrega oficial de la información solicitada a E.A./CECAF, a la representación del I.G.N.



Finalizó la visita con un almuerzo de trabajo con los representantes del I.G.N., presidido por el coronel jefe del CECAF (Jesús Martín del Moral), y con la asistencia de los jefes de grupo del centro y el comandante jefe del Escuadrón de Cartografía, en la histórica torre de control de la Base Aérea de Cuatro Vientos.

6.000.000 LITROS DE COMBUSTIBLE TRANSPORTADOS EN EL CLOMA

El día 14 de mayo en las instalaciones del Centro Logístico de Material de Apoyo (Getafe) y bajo la presidencia del general director de Transportes del MALOG, general de brigada Marco A. Roel Fernández, tuvo lugar la conmemoración de los 6.000.000 litros de combustible transportados por la unidad.

En el transcurso de dicho acto, el coronel jefe del CLOMA, Antonio Gibert Oliver, dirigió unas palabras en las que destacó que esta efeméride tan significativa, algutina a su alrededor un sinfín de valores y propósitos porque constituye un ejemplo práctico de trabajo en equipo, dedicación, esfuerzo, competencia profesional y eficacia en el servicio de todo el personal del centro sin excepción. En definitiva, un logro de la unidad como conjunto ya que con los medios disponibles, y gracias a su capacidad, se han podido alcanzar unas altas cotas de operatividad conjugando de forma eficaz, seguridad, calidad y gestión en beneficio de la operatividad del Ejército del Aire.

Finalizó felicitando a los integrantes de la unidad por el trabajo desarrollado, corroborada por el general Director de Transportes.



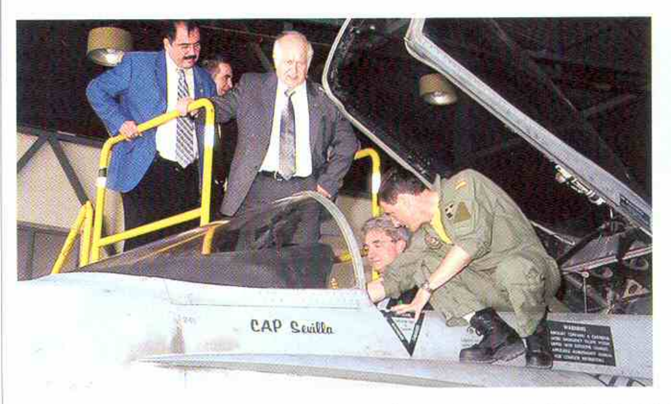


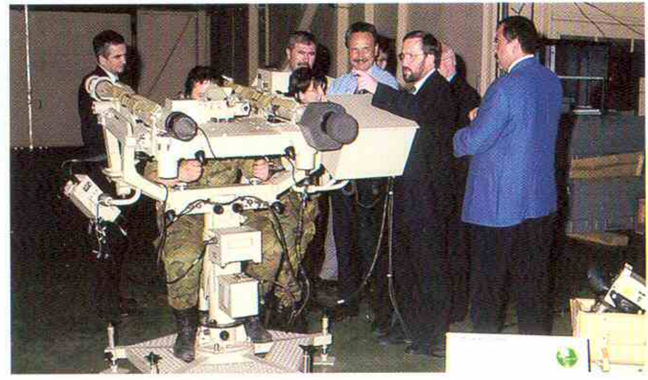
CLAUSURA VIII CURSO DE EQUIPO PERSONAL DE VUELO

Entre los días 13 de mayo y 7 de junio pasados, se desarrolló en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER), el VIII curso de Equipo Personal de Vuelo. Dicho curso, encuadrado dentro de la enseñanza de perfeccionamiento, está dirigido a suboficiales del Ejército del Aire destinados en las secciones de equipo personal de vuelo de las distintas unidades.

El curso, cuya enseñanza es eminentemente teórico-práctica, abarca materias tales como: casco de vuelo, gestión de material, máscara de vuelo, chaleco salvavidas, traje anti-G, y en general de todo el material de equipo de vuelo reglamentario en el Ejército del Aire.

La clausura tuvo lugar el día 7 de junio presidido por el coronel director de la Escuela, Tomas Ramos Gil de Avalle, en el aula magna de la ESTAER.





VISITA DE LAS COMISIONES TÉCNICA AEROESPACIAL Y DE DEFENSA DE LA ASAMBLEA PARLAMENTARIA DE LA UEO A LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El día 15 de mayo se desplazaron a la capital aragonesa los miembros de las comisiones técnica aeroespacial y de defensa de la Unión Europea Occidental para realizar una visita a las instalaciones de la base aérea de Zaragoza. Esta visita se enmarca dentro de la costumbre por la cual dichas comisiones parlamentarias visitan alguna de las unidades del país que ostenta la presidencia de la UE y de la UEO.

Tras ser recibidos por el teniente general jefe del MALEV, Manuel Estellés Moreno, acompañado por el general jefe de la base aérea de Zaragoza, Ramón Mesa Doménech, los parlamentarios asistieron a un briefing sobre las capacidades operativas de la base, así como las distintas unidades desplegadas en ella y las misiones en que participan.

A continuación tuvieron la oportunidad de comprobar en persona los medios con que cuenta el Ala 15, presenciando el vuelo de demostración de un F-18 perteneciente a dicha unidad y visitando las instalaciones de la misma.

Posteriormente prosiguieron su recorrido por otras unidades de la base que en este momento partician en misiones internacionales, como el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y el Ala 31. También pudieron ver en funcionamiento los ya plenamente operativos sistemas del Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC).

La visita finalizó con una comida en el pabellón de oficiales de la base, tras la cual los miembros de ambas comisiones se desplazaron a Madrid, donde tenían programadas diversas actividades en el Ministerio de Defensa y el Congreso de los Diputados.

MONUMENTO AL HELICOPTERO HE-20 Y CONMEMORACION DE LAS 200.000 HORAS DE VUELO

El día 16 de mayo, bajo la presidencia del general de división Ramón García Ruiz, jefe del Mando de Personal, se celebraron en la Base Aérea de Armilla, los actos de inauguración del monumento al helicóptero HE-20, de reciente baja como Sistema de Armas en el Ejército del Aire y conmemoración de las 200.000 horas de vuelo conseguidas por esta unidad de Enseñanza, el pasado día 23 de abril por el Galgo 06 en una misión de "Cargo".

Por parte del Mando del Apoyo Logístico (MALOG) asistió el general Marco-Antonio Roel Fernández, director de Transportes de dicho mando y por el Servicio Histórico y Cultural del ejército del Aire, asistió el general Luis Castañón Albo, director del Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

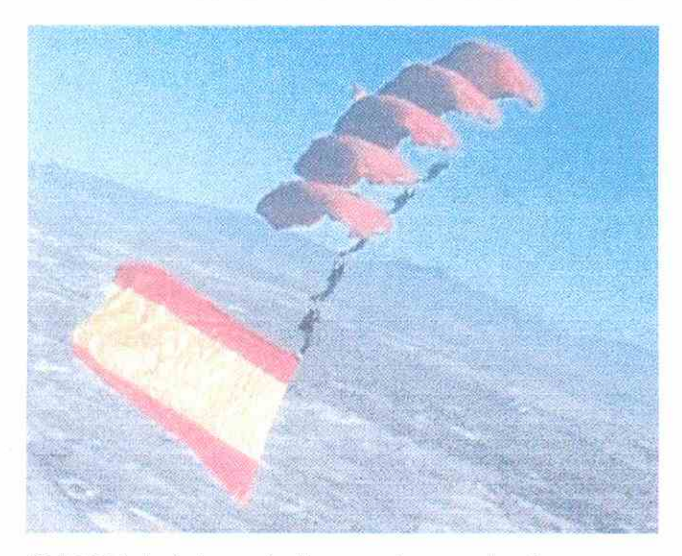
Las secuencias de los actos fueron los siguientes: novedades a la autoridad que preside; bendición del monumento por el capellán de la Unidad; descubrimiento de la placa conmemorativa; alocución del jefe del Ala 78, y desfile aéreo sobre el monumento.



El coronel jefe del Ala nº 78, Antonio de la Chica Olmedo, en su alocución, resaltó el reconocimiento a toda la unidad por el esfuerzo y dedicación, con alto espíritu de sacrificio, demostrados por todo el personal de la misma, que redundó en la consecución de los objetivos previstos. Destacó asimismo el apoyo de todos los organismos del Cuartel General del Ejército del Aire, en especial al MALOG. Terminó agradeciendo la asistencia al acto de todas las autoridades civiles y militares.

Tras el desfile aéreo sobre el monumento que fue llevado a cabo por tres helicópteros HE-25 (Colibrí), se dio por concluido el acto.

EXHIBICION PARACAIDISTA EN CAZAUX (FRANCIA)



El 19 de mayo se celebró en la Base Aérea 120 de Cazaux (Francia) el Festival Aeronáutico conocido como "Meeting de l'Air" al que asistieron alrededor de unas 30.000 personas. Este festival contó con exposiciones estáticas de diferentes aeronaves de combate y transportes, F-15, Superpuma, Tornado, C-160, junto a exhibiciones de acrobacía aérea realizadas por las patrullas aéreas de Francia, Marruecos, Polonia, Bélgica... Entre los numerosos participantes cabe destacar la actuación realizada por la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), la única patrulla paracaidista invitada.

La exhibición de la PAPEA, que efectuó su lanzamiento desde un avión T-19 del Ala nº 35, constó de diferentes acrobacías que cubrieron el cielo francés con los colores nacionales. La más arriesgada fue la maniobra conocida como "invertido" realizada por cuatro hombres, finaliza en una rotura mediante la maniobra denominada "espejo" y un aterrizaje en "biplano", que arrancaron por su espectacularidad el aplauso de todos los asistentes. La exhibición finalizó con el aterrizaje de un paracaidista con la bandera nacional, como viene siendo habitual.

La prensa de Arcachon destacó las exhibiciones realizadas por la patrulla francesa con sus Alpha-jet, y de la PAPEA calificando la actuación de esta última de brillante, espectacular y espeluznante.

La PAPEA demostró el alto grado de preparación, como lo ha venido plasmando en sus diferentes exhibiciones y campeonatos internacionales, al representar a España por todo el mundo.

JORNADA AÉREA EN LA ESFAS

Dentro del ejercicio de planeamiento conjunto-combinado que las Escuelas de Estado Mayor de Francia, Reino Unido, Alemania, Italia y España llevan a cabo anualmente, el pasado día 23 de mayo tuvo lugar en la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas una jornada monográfica entre los alumnos de dichas escuelas pertenecientes a las fuerzas aéreas de los citados paises así como de Estados Unidos y Portugal.

Las sesiones se abrieron con una presentación sobre el Ejército del Aire español a cargo del comandante Treceño, a la que siguió un interesante debate sobre diferencias y similitudes entre las distintas fuerzas aéreas participantes. La segunda sesión de debates tuvo como tema "El futuro de la formación de los oficiales de fuerzas aéreas" y fue moderada por el comandante Medina del Ejército del Aire y el teniente coronel White de la RAF. La última sesión de la jornada trató sobre "Lecciones aprendidas tras las operaciones aéreas en Kosovo", siendo moderada por el comandante Policarpo Sánchez del EA y el comandante Luke de la USAF.

Los resultados obtenidos en las distintas sesiones de trabajo hay que calificarlos como óptimos, pues la totalidad de los participantes intercambiaron desde un primer momento sus ideas y experiencias de manera abierta, creándose un diálogo fluído y de gran utilidad para la extracción de conclusiones del máximo interés. Es de esperar que en el futuro estas jornadas de carácter específico aéreo vean aumentada su duración con el fín de aprovechar la amplia experiencia profesional que los participantes aportan.



J. Terol

Alumnos participantes de los siete países.



J. Terol

Una de las sesiones de trabajo.

VISITA DE S.M. EL REY A LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El día 23 de mayo su Majestad el rey don Juan Carlos, realizó una visita oficial a la base aérea de Zaragoza. En concreto, visitó tres de las unidades desplegadas en ella: el Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC), el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA).

La jornada comenzó con la llegada de S.M. el Rey, que fue recibido a pie de avión por el presidente de la comunidad Autónoma de Aragón, Marcelino Iglesias Ricou, el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, el general del Aire jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Eduardo González-Gallarza Morales, el teniente general jefe del MALEV, Manuel Estellés Moreno y el general jefe de la base aérea de Zaragoza, Ramón Mesa Domenech. También estaban presentes en la recepción el Justicia de Aragón, Fernando García Vicente y el alcalde de Zaragoza, José Atarés Martínez. Tras recibir los honores militares de ordenanza y ser saludado por los jefes de las distintas unidades encuadradas en la base aérea, S.M. el Rey asistió a un briefing en el cual se le ofreció una presentación sobre la organización, estructura, características y capacidades operativas de la base aérea y de las unidades desplegadas en ella.



A continuación la visita se dirigió a las instalaciones del recientemente inaugurado Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC), donde se pudo comprobar el estado plenamente operativo de la unidad, la más moderna del Ejército del Aire. En la sala de operaciones S.M. el Rey se interesó por el trabajo que se realiza en cada uno de los distintos puestos y las misiones que se estaban desarrollando en ese momento.



Posteriormente las autoridades se dirigieron al Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) donde fueron recibidos en la jefatura de la Unidad, la cual está participando, actualmente, en varias misiones internacionales. A S.M. el Rey le fueron mostrados material y equipos de los empleados por el personal del EADA en distintas condiciones y terrenos, mostrándose S.M. el Rey muy interesado durante su visita en cuál era la situación del personal del EADA desplazado, actualmente, en el extranjero, especialmente en la zona de conflicto de Afganistán.



Finalmente la comisión se desplazó hasta la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA), donde tiene lugar la formación básica militar de los militares profesionales de tropa que ingresan en el Ejército del Aire, así como los cursos de especialidades que imparte la ETESDA, tanto a los soldados profesionales como a oficiales y suboficiales de las distintas escalas y cuerpos, visitando las aulas en las que se realizan los estudios de informática, idiomas y medios de seguridad.

En el comedor de la ETESDA, Su Majestad asistió al vino ofrecido en su honor y allí tuvo ocasión de departir con el personal asistente, formado por una amplia representación de las unidades visitadas, recibiendo, de primera mano, las impresiones del personal destinado en la base aérea así como de los alumnos que cursan sus enseñanzas en la ETESDA. Los soldados-alumnos que han ingresado recientemente tuvieron oportunidad de exponer al monarca sus inquietudes y expectativas en su vida militar recién comenzada.

Terminada la visita S.M. el Rey fue despedido al pie del avión que le trasladó de regreso a Madrid por las mismas autoridades que le recibieron a su llegada.

ACTO RECEPCION IARS ZARAGOZA

En la Base Aérea de Zaragoza, en las instalaciones del Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC), el pasado día 24 de mayo de 2002, tuvo lugar un acto conmemorativo con motivo de la entrada en servicio del IARS (Interin Air Control Center + RAP Production Center+ Sensor Fusion Post) de Zaragoza. El acto presidido por el JEMA, el general del AireEduardo Gonzalez-Gallarza Morales, contó con la asistencia del teniente general jefe del MACOM Ricardo Rubio Villamayor, el teniente general jefe del MALOG José Rico Guayta, el teniente general jefe del MALEV Manuel Estellés Moreno así como en representación del EMACON el contraalmirante Simeón Cantó Antolí y diversas autoridades del Ejército del Aire Por otro lado asistieron altos directivos de la empresa INDRA encabezados por Joaquin Uguet Carrasquer y de la empresa PAGE IBERICA por Carlos Borrego Diaz.



Tras la llegada por vía aérea de la comitiva a la Base Aérea de Zaragoza, se trasladaron a las instalaciones del GRUNOMAC, donde fueron recibidos por el teniente coronel Luis Benedicto Juste, jefe de la Unidad, quien inició una serie de intervenciones en la sala de brieffing. El teniente coronel Benedicto destacó el éxito obtenido en los recientes ejercicios llevados a cabo para comprobar que el sistema funciona a plena carga y a entera satisfacción.

A continuación, el teniente coronel jefe del Programa SIMCA Luis Andrey Medina pasó revista a los diferentes proyectos en marcha cuyo objetivo es la modernización del actual Sistema de Mando y Control para dotarle de la capacidad operativa que le permita el planeamiento, dirección y ejecución de las operaciones aéreas.

Así mismo, el Sr. Borrego, presidente de PAGE IBERICA, cuya empresa ha proporcionado el equipamiento de comunicaciones, expresó su agradecimiento por el apoyo prestado en todos los contratos realizados a lo largo de los años, desde sus inicios en 1965. A continuación, tomó la palabra, el Sr. Uguet, director de Defensa y Fuerzas de Seguridad de INDRA, quien señaló la importancia que tienen para la industria nacional estos proyectos gestionados por el Ejército del Aire.

Seguidamente, el teniente general Rubio destacó la importancia de disponer en territorio peninsular de un segundo Centro que en coordinación con el Centro explotado por el GRUCEMAC en Torrejón pueda hacerse cargo del Sistema de Defensa Aérea en caso de fallo o que incluso pueda alternarse en el cumplimiento de la principal misión del Ejército del Aire que es la Defensa y el Control del Espacio Aéreo de Soberanía Nacional.

Para concluir, el general González-Gallarza recordó a tantas personas que a lo largo de los años con su esfuerzo y tesón han participado en conseguir este hito felicitando a los asistentes y animándo a los que siguen ahora en este proyecto a continuar esa labor con el mismo ánimo.

Por último, se descubrió una placa conmemorativa en el propio edificio, para acto seguido visitar las instalaciones y el equipamiento de dicho edificio.



DIA DE LAS FUERZAS ARMADAS EN LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE

Con motivo de la festividad de las Fuerzas Armadas, el pasado día 1 de junio, la Academia Básica del Aire acogió una jornada de puertas abiertas, desarrollándose una serie de actividades, en las que participaron personal y material del Ejército de Tierra, Guardia Civil y Ejército del Aire.

Los actos comenzaron con el arriado de bandera en la plaza de San Marcos de León para lo cual se constituyó una escuadrilla de honores formada por tres secciones, una de

alumnos de la Academia, otra del Grupo Rural de Seguridad nº 6 (GRS nº 6) y otra sección del Regimiento de Artillería de Campaña 63 (RACA 63).

A las 10:00 horas se inició la jornada de puertas abiertas en la unidad y los leoneses que se acercaron hasta la Academia pudieron ver las diferentes dependencias donde se imparten las enseñanza tanto a los alumnos de la escala de suboficiales como a los aspirantes a militares profesionales de Tropa y Marinería.

Por su parte, el Ejército de Tierra presentó vehículos y material de artillería, así como diversas tiendas de campaña usadas en sus maniobras.

La Guardia Civil expuso vehículos de fotocontrol y del GRS, así como helicópteros usados por la UHEL-61, unidad ubicada en este aeródromo.

A las 10:30 horas se desarrolló una exhibición la Sección de Perros Policías de la Academia y otra la Sección de Contraincendios, para, a continuación, la Guardia Civil mostrar cómo se desenvuelve un robot de desactivación de explosivos, seguida de una demostración con perros adiestrados para la detección de narcóticos y explosivos.

A las 11:00 horas y presidido por el teniente general Gonzalo Ramos Jácome, general jefe del Mando Aéreo del Centro y Primera Región Aérea, se desarrolló en la plaza de armas de la Academia el juramento de fidelidad a la bandera de los aspirantes a Militar Profesional de Tropa y Marinería (MPTM) del primer ciclo del año 2002, compuesto por 100 alumnos de las especialidades de Auxiliar de Mantenimiento de Aeronaves y de Instalaciones (fresadores, soldadores, torneros y conservación). En la plaza de armas estaban en formación una sección del RACA 63 y otra sección del GRS nº 6.

Después del discurso del coronel director de la Academia, Antonio Valderrábano, se realizó el homenaje a los que dieron su vida por España, momento durante el cual una formación de aviones C-101 del Grupo de Escuela de Matacán efectuó una pasada.



Finalizada la jura de bandera, tuvo lugar la exhibición aérea en la que tomaron parte las siguientes aeronaves: C-101 de Matacán; helicóptero BO-105 de la Guardia Civil del GRS nº 6; helicóptero Superpuma, del 402 Escuadrón con sede en la Base Aérea de Cuatro Vientos; T-12 Aviocar del Ala 37; T-21 de la Base Aérea de Getafe; CL-215, apagafuegos del 43 Grupo con sede en Torrejón; F-18 del Ala 12 de Torrejón.

Cada exhibición duró aproximadamente 10 minutos y se pudieron ver maniobras verticales de máximo rendimiento, aterrizajes y despegues de máximo esfuerzo, lanzamientos de agua, pasadas a alta y baja velocidad, simulacros de rescate de personas, etc. en definitiva, estas aeronaves y sus tripulaciones hicieron una serie de ejercicios que forman parte de las misiones para las que han sido concebidas.

A su conclusión, el RACA 63 realizó una entrada rápida en posición, simulando que en un momento dado una batería recibe la orden de hacer fuego, saliendo la pieza de batería hacia la posición de tiro, introduciendo a continuación los datos balísticos necesarios para hacer fuego sobre el objetivo.

Finalizó esta jornada festiva con el arriado de bandera en la plaza de San Marcos de León, acto que congregó a numeroso público.

Por otro lado, el día anterior por la mañana aviones T-12 y T-19 realizaron el bautismo aéreo de 160 niños leoneses.

Por la tarde y conmemorando el 10º aniversario de la creación de la Academia Basica del Aire, el teniente general Gonzalo Ramos Jácome y el alcalde de León, Mario Amilivia, inauguraron en la ciudad de León (barrio de Eras de Renueva) la plaza y calle "Ejército del Aire", descubriéndose un monolito conmemorativo. Posteriormente tuvo lugar un concierto en el auditorio de León a cargo de la unidad de música del Mando Aéreo del Centro.

VISITA DEL SECRETARIO DE ESTADO DE DEFENSA AL 43 GRUPO DE FUERZAS AÉREAS

El día 4 de junio el secretario de estado de Defensa Fernando Díez Moreno, visitó el 43 Grupo de FA,s acompañado por la subsecretaria de Medio Ambiente, María Jesús Fraile Fabra, y la interventora general de la Administración del Estado, Alicia Díaz Zurro.



A su llegada fue recibido por el segundo jefe del Mando Aéreo del Centro, quien dio la bienvenida a las autoridades en la sala de conferencias. El coronel jefe del 43 Grupo de FA,s, dio una presentación sobre la organización, misión, capacidad operativa de la unidad y estado actual del acuerdo de colaboración entre los ministerios de Defensa y Medio Ambiente.

El secretario de estado de Defensa, la subsecretaria de Medio Ambiente y la interventora general de la Administración del Estado firmaron el libro de honor de la Unidad. En el hangar nº 1 el SEDEF tuvo oportunidad de comprobar la actividad de mantenimiento y conocer las características del avión UD-13T.

Con el fin de complementar la visita, el SEDEF participó en un vuelo sobre el embalse del Atazar, practicando la carga y lanzamiento de agua como acciones que forman parte de la misión de la Unidad.

La visita finalizó con un "vino español" en el pabellón de oficiales, contando con la presencia del general jefe de la base aérea de Torrejón.

ROMERIA EN HONOR DE NTRA. SRA. LA VIRGEN DE LORETO EN HIGUERA DE VARGAS (BADAJOZ)

El día 8 de junio, se celebraron en la localidad extremeña de Higuera de Vargas los actos en honor de la que también es su patrona: Ntra. Sra. la Virgen de Loreto; actos que al igual que en anteriores años han contado con gran afluencia de público de la localidad y pueblos próximos, así como con una amplia representación de personal militar y civil perteneciente a la base aérea de Talavera la Real.

A primeras horas de la mañana el alcalde-presidente de Higuera de Vargas, Juan José González Sánchez, recibió en el Ayuntamiento al coronel jefe del Ala 23, Luis Miguel Llanos Morán, acompañado por una comisión del personal del Ala 23 y una representación de las Damas de Loreto.



Posteriormente en la preciosa Ermita de Ntra. Sra. de Loreto se celebró la Santa Misa, ofrecida conjuntamente por el sacerdote de la localidad y el "pater" de la unidad y en la que tuvo lugar una ofrenda floral por parte del Ayuntamiento y las Damas de Loreto de la Base Aérea de Talavera la Real.

Una vez más, el pueblo de Higuera de Vargas demostró su respeto y admiración hacia Ntra. Sra. la Virgen de Loreto, venerando su imagen en el recorrido procesional que tuvo lugar por las calles de la localidad, haciendo también extensiva esta demostración hacia el personal de la base que participó en estos actos.



Por último, se degustó en la finca "La Cañada", una excelente paella ofrecida al pueblo de Higuera de Vargas por parte de la base, que contó con gran cantidad de público y sin duda contribuyó a realzar aún más los actos organizados en honor de Ntra. Sra. la Virgen de Loreto.





VISITA DEL, COMANDANTE DEL XVIII CUERPO DE EJERCITO AEROTRANSPORTADO Y FORT BRAGG Y DEL CJTF-180 AL DESTACAMENTO DEL EJERCITO DEL AIRE EN BAGRAM (AFGANISTAN)

El día 9 de junio ha visitado la UMAD (Unidad Médica de Apoyo al Despliegue) el Commanding General XVIII Airbone Corps and Fort Bragg and Combined Joint Task Force –180 (general de 3 estrellas), Lieutenant General Dan K. McNeill.

En las instalaciones españolas ha sido recibido por el Jefe del Destacamento del Ejército del Aire, teniente coronel Luis Gómez-Guillamón Arrabal, quien le expuso la misión que la UMAD estaba efectuando dentro de las fuerzas de la coalición y las actividades que como ayuda humanitaria se prestaban a la población civil afgana.

Al iniciar la visita, el general McNeill, dirigió unas elogiosas palabras al personal del Destacamento, en las que resaltó la importancia del apoyo que estaban recibiendo y la alta valoración que el trabajo de los españoles merecía como miembros de la coalición.

El teniente coronel Luis Hernández Ferrero, como jefe de la Unidad Médica, y el personal de Sanidad acompañaron al general McNeill en el recorrido por las instalaciones sanitarias informándole de los medios de que se dispone y de las asistencias sanitarias realizadas a las fuerzas de la coalición, población afgana (6.436) y 86 intervenciones quirúrgicas desde el 5 de febrero de 2002, fecha en que el Destacamento estuvo operativo.



Posteriormente y durante el recorrido por las instalaciones de zona de vida del Destacamento, el general McNeill hizo entrega de un obsequio (moneda con la inscripción “FOR EXCELLENCE”) a la cabo 1º Emilia García Navarro por su victoria en la Carrera de la Mina en categoría femenina y distancia 5 Kms.

Esta visita, viene a confirmar el respeto que despierta entre nuestros aliados la labor y preparación de la Unidad, que ha sido visitada anteriormente por el presidente de Afganistán, Karzai y el secretario del Ejército norteamericano Thomas White entre otras autoridades.

EJERCICIO ACUARIO 01/02

Durante los días del 10 al 14 de junio, se llevó a cabo en la Base Aérea de Talavera la Real el ejercicio Acuario 01/02 con motivo de la realización del 45º curso de FAC (controlador aéreo avanzado). También se aprovechó dicho ejercicio para la revalidación de la calificación de los FAC con titulación previa, y el adiestramiento de las tripulaciones aéreas en misiones CAS (apoyo aéreo cercano).

El mando y control de las fuerzas participantes fue ejercido por el GJMACOM, siendo el control táctico de las operaciones aéreas asignado al coronel jefe del Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque y base aérea de Talavera la Real, realizado desde el BOC de la unidad.

En el ejercicio participaron las siguientes unidades:

- Desde la base aérea de Talavera: Ala 23 con dos aviones F-5B; GRUEMA con cuatro aviones C-101; Ala 78 con un helicóptero HE-24; EZAPAC, con dos equipos TACP; seis oficiales alumnos y varios oficiales FAC,s (revalidación) de diversas unidades del Ejército del Aire; tres oficiales alumnos del TEAR (Armada).
- Desde Albacete: Ala 14 con dos aviones C-14.



- Desde Morón: Ala 12 con dos aviones C-15.
- Desde de Rota: 9ª Escuadrilla con dos aviones AV-8B+.

El ejercicio se completó con resultado satisfactorio, alcanzando todos los FAC,s participantes la calificación requerida tanto en misiones diurnas como nocturnas.

CLASURA DEL 89-A CURSO DE CAZA Y ATAQUE, 45º CURSO DE FAC Y ENTREGA DE RECUERDOS DE LAS 125.000 HORAS DE VUELO EN AVION F-5

El día 14 de junio, se ha celebrado en la Base Aérea de Talavera la Real, sede del Ala 23, un acto presidido por el general segundo jefe del Mando Aéreo del Estrecho y 2ª Región Aérea, Pedro Bernal Gutiérrez, en el que se clausuró el 89-A curso de Caza y Ataque, el 45º curso de FAC y fueron entregados recuerdos conmemorativos de las 125.000 horas de vuelo del avión F-5.



El acto se inició con la impartición de la última lección del 89-A del curso de Caza y Ataque, a cargo del coronel jefe del Ala 23, Luis Miguel Llanos Morán, que en el transcurso de la misma felicitó a los 19 alumnos del citado curso por haberlo terminado con éxito, gracias al esfuerzo demostrado durante todo el año, lo que les acredita como parte de la élite de las Fuerzas Armadas y les faculta para desarrollar con eficacia los retos del futuro en sus nuevos destinos en las distintas unidades del Ejército del Aire.

Momentos después fueron entregados los diplomas a los componentes de este 89-A curso de Caza y Ataque, así como una preciosa miniatura del avión F-5 al alférez Sergio Hernández Arambilet, por haber conseguido ser el número uno del citado curso.

Posteriormente se efectuó la entrega de diplomas a los nueve alumnos del 45º curso FAC, que se ha venido desarrollando entre los días 10 al 14 de junio coincidiendo con el ejercicio Acuario 01/02 en esta base aérea.

Asimismo y en reconocimiento especialmente al personal militar y civil, que desde la llegada del avión F-5 a esta base aérea de Talavera la Real en noviembre de 1970, todavía continúa prestando sus servicios en esta unidad, se les hizo entrega de un pequeño recuerdo en agradecimiento a su aportación, lo que ha hecho posible el haber conseguido este hito tan importante de las 125.000 horas de vuelo.

Concluyó este acto con unas palabras del general Bernal en las que se refirió a la importancia de los cursos que hoy terminaban y su reconocimiento al esfuerzo realizado por el personal de esta base por haber alcanzado las 125.000 horas de vuelo en avión F-5 y finalmente declaró clausurados los cursos 89-A de Caza y Ataque y 45º curso de FAC.



VISITA A LA ESTAER DEL DIRECTOR GENERAL DE RECLUTAMIENTO Y ENSEÑANZA MILITAR

El día 12 de junio y dentro de la visita programada a la Base Aérea de Torrejón, el teniente general Gregorio López Iraola, director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar, acompañado, entre otros, por el general subdirector general de Enseñanza Militar Manuel de la Chica Olmedo, el general jefe del Mando de Personal del Ejército del Aire Ramón García Ruiz, y el general director de Enseñanza del E.A. José Luis Bonet Ribas, visitó la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER).

A su llegada, fue recibido por una comisión de jefes, oficiales, suboficiales, tropa y personal civil de la Escuela, dando comienzo a continuación la visita con un briefing a cargo del coronel director Tomás Ramos Gil de Avalle, donde se le informó sobre organización, planes de estudio, actividades y proyectos.

Posteriormente se realizó un recorrido por las distintas instalaciones, durante el cual el teniente general aprovechó para departir con el personal de la unidad y llevarse un fiel reflejo del presente y futuro de la ESTAER.

Finalmente y como culminación de la visita el teniente general Iraola firmó en el libro de honor de la Escuela.



Aspecto general de la Base Aérea, donde se dieron cita casi 50.000 personas.

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS EN LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA Y CONMEMORACION DE LAS 100.000 HORAS DE VUELO DEL 721 ESCUADRON DE FUERZAS AÉREAS

El día 16 de junio, la Base Aérea de Alcantarilla se engalanó y abrió sus puertas de par en par al pueblo murciano, con el que está hermanadA desde que en 1947 se creara la Escuela Militar de Paracaidismo del Ejército del Aire, para mostrar mediante exposiciones estáticas y exhibiciones aéreas, por parte del material y sistemas de armas actualmente en dotación en el Ejército del Aire, el grado de instrucción y adiestramiento de sus unidades, el espíritu aeronáutico y de servicio que impulsa todas sus acciones y, en síntesis, la profesionalidad y buen hacer del personal encuadrado en sus filas.

A pesar de que ese día Antena 3 retransmitía en directo el partido que impulsó a la selección española a los cuartos de final de la Copa Mundial de Fútbol, y al sofocante calor que se iba apoderando de la zona a medida que avanzaba la mañana, la afluencia de público fue masiva, calculándose, según fuentes de la Guardia Civil de Tráfico que regulaba los accesos a la base aérea, en unas 50.000 personas.

El éxito de estas jornadas fue total y, prueba de ello, fueron los elogios que se recibieron a través de los medios de comunicación social, de las autoridades que nos visitaron y del público en general que reclamaban la celebración de estas "puertas abiertas" con más frecuencia. A modo de ejemplo, el diario La Opinión publicaba un artículo que titulaba "Jugando a top-gun", en el que entre otras cosas decía: "Día D, la Base Aérea de Alcantarilla es, a mediodía, un cuartel invadido. Un formidable ejército de ciudadanos curiosos y ávidos de conocer la vida militar ha tomado las instalaciones desde primera hora, y eso que el sol castiga con dureza el teatro de operaciones... muchos han subido a la Gincana, grupos de escolares han recibido su bautismo de vuelo en los famosos Aviocar, y concejales y periodistas han demostrado su arrojo al lanzarse en tandem en paracaídas. Misión cumplida, que no es otra que acercar el ejército al ciudadano".



La Patrulla Aguila puso el broche final de las jornadas.

Las exposiciones estáticas corrieron a cargo de unidades de transporte y helicópteros del Ejército del Aire y del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas, que hicieron la delicia de los más jóvenes, al pintarlos tipo "rambo" y permitirles entrar en sus vehículos blindados URO REVECO, plataforma de los equipos TACP's o arrojarse desde la torre de instrucción paracaidista ataviados como un auténtico zapador en plena actividad guerrera. El 721 Escuadrón de FF.AA. no fue menos, los bautizos de vuelo realizados a 480 escolares previamente seleccionados a través de las concejalías de educación de los ayuntamiento de Murcia, Alcantarilla y Cartagena fue, a buen seguro, una de las actividades más deseadas, niños y padres padecieron de insomnio la noche anterior pensando en su arriesgada misión: admirar desde los azules cielos de esta bella región de Murcia el Santuario de su Excelsa Patrona, la Virgen de la Fuensanta, que majestuosamente cuelga de la sierra de Carrascoy.

Los que sin duda nunca olvidarán este 16J fueron los que recibieron su "bautismo paracaidista" a través de lanzamientos en tandem, reservado a miembros de las cor-



El 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas cumple sus 100.000 horas de vuelo.



Bautismo del aire en aviones C-212 Aviocar.

poraciones municipales de los ayuntamientos de Murcia, Alcantarilla y Cartagena, en representación de toda la región de Murcia y a los medios de comunicación social. Tuvieron que vencer el respeto que supone arrojarse desde un avión en marcha, volando a 12.000 ft para realizar una caída libre hasta los 3.000 ft en que se abría la campana del paracaídas. Se llegaban a alcanzar velocidades del orden de los 250 km/h. En este mundo en el que vivimos, cuando se hace algo fuera de lo normal, lo que realmente supone gozo y disfrute es poder contarlo a amigos y compañeros, por lo que a los (y las) "valientes" que se arrojaron al vacío en paracaídas se les filmó, desde tierra con un potente teleobjetivo y desde el aire con una cámara adosada al casco de un experto paracaidista que realizaba un vuelo en formación con el osado voluntariado. Para que inicialmente no contaran "historias para no dormir", el público podía ver en una gran pantalla en tierra, en tiempo real, el vuelo del "intrépido" desde que abandonaba el avión hasta que llegaba a tierra. ¡Las caras de algunos de ellos eran de película!

Las exhibiciones aéreas fueron espectaculares, los aviones de caza y ataque , transporte y helicópteros, y las unidades paracaidistas, en una perfecta sincronía, sin que mediaran tiempos muertos, atrajo la atención de los casi 50.000 espectadores procedentes de toda la región de Murcia y de otras comunidades, que se habían desplazado hasta este pequeño rincón de la huerta de Murcia, atraídos por los más de 500.000 posters y panfletos que la Base Aérea de Alcantarilla, por medio de su comité organizador, había eficazmente distribuido.

A las dos de la tarde, después de cinco horas repletas de actividades, la Patrulla Aguila y la Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire (PAPEA), bordaron con hilos de oro sendas exhibiciones, que fue el delirio de entendidos y profanos.

Se celebraba también en la Base Aérea de Alcantarilla la conmemoración de las 100.000 horas de vuelo de un escuadrón con gran tradición en el Ejército del Aire: el 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, por lo que la jornada finalizó con la imposición de una corona de laurel a un avión CASA 212 Aviocar (T-12B) de la citada unidad, que tras una espectacular toma de máximo rendimiento, frente al público, en una pista no preparada, se dirigió al respetable, mientras todas las unidades de transporte que habían participado en estas "puertas abiertas", capitaneadas por el flamante CASA 295, realizaban un perfecto vuelo en formación, y la Patrulla Aguila arrojaba la bandera de España sobre un público digno de todos los elogios, que abandonaban las pantallas que se habían colocado estratégicamente para que pudiera ser seguido en directo el España-Irlanda, que en esos momentos se jugaba en Suwon... y que nos proyectaba a cuartos de final, para admirar y aplaudir a un escuadrón de fuerzas aéreas que consideran murciano hasta la médula. "Es una unidad que goza de una extraordinaria simpatía, no sólo en esta localidad, sino también en el conjunto de la región, y puede considerarse una institución plenamente arraigada entre nosotros. Felicidades por tantas horas en nuestro cielo, y a seguir volando alto", publicaba un diario regional de alto prestigio en Murcia.



El actual jefe del 721 Escuadrón saluda al que fue Jefer del 405 Escuadrón de FF.AA. (antecesor del 721) coronel Tomás Ramos Díez.

En una posterior "copa de vino" que se sirvió en los jardines del pabellón de suboficiales de esta Base Aérea, el coronel jefe Gonzalo Fernández Curbera, tras agradecer la asistencia de todas las autoridades e invitados, la participación de las distintas unidades del Ejército del Aire y la activa colaboración de instituciones y empresas, públicas y privadas, en la organización de las jornadas que se celebraban, se dirigió a los asistentes y, en especial, a todos los pilotos que a lo largo de los 55 años de existencia de esta Escuela Militar de Paracaidismo, volando los Savoia Marcheti 81, los Junker 52, los Douglas DC-3 o el CASA 212 Aviocar, han contribuido a lo que hoy es una realidad, que el 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas haya cumplido sus 100.000 horas de vuelo.

En su alocución aludió a la Escuela de Pilotos núm. 1 del Grupo de Escuelas de Levante, como el embrión del actual 721 Escuadrón, a los cambios de entidad y denominación que ha tenido a lo largo de su dilatada historia (76 Escuadrilla de Vuelo, Escuadrón de Transporte núm. 84, 771 Escuadrón de Vuelos, 405 Escuadrón de Fuerzas Aéreas), a la profesionalidad de las tripulaciones y personal de mantenimiento y al significado de esta conmemoración, en este sentido dijo:

"Haber realizado 100.000 horas de vuelo sobre los cielos de esta nuestra querida región de Murcia, significa en-

tre otras cosas: haber llevado a cabo más de 1.300.000 saltos paracaidistas, haber transportado a más de 1.000.000 de pasajeros, haber realizado 230.000 tomas y despegues, haber contribuido a la formación de más de 100.000 paracaidistas,... y lo que es más importante, haber conseguido a través del trabajo constante y del espíritu de servicio de la totalidad de las tripulaciones que han estado destinadas en el Escuadrón desde que éste se creara en el año 47, un entrañable vínculo de hermandad entre el Ejército del Aire y el pueblo murciano, lo que nos ha permitido compartir los sentimientos más nobles, que son los que en definitiva definen la calidad y la categoría de las gentes de esta región".

Para terminar ofreció la palabra a un antiguo piloto del Escuadrón homenajeado, el coronel Tomás Ramos Díez, que a pesar de sus 83 años no quiso pasar por alto este importante acontecimiento: "...me van a permitir ofrecer el micrófono a un veterano, a un coronel del Ejército del Aire, experto piloto del Junker 52, que vino destinado a este, entonces aeródromo militar de Alcantarilla cuando operaba la Escuela de Pilotos núm. 1, allá por el año 1940, y que en su palmarés figura, entre otras muchas cosas, haber sido en el empleo de teniente coronel, el primer jefe del 405 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, y... que a buen seguro, de estas 100.000 horas de vuelo que hoy se han cumplido, 4.000 bien pudieron ser suyas".

Con un entrañable gesto de compañerismo, el general de división segundo jefe del Mando Aéreo del Estrecho, que presidió los actos celebrados en la base aérea de Alcantarilla, ofreció al coronel Ramos el micrófono para que realizara el brindis por el primer soldado de españa, por Su Majestad el Rey.



EJERCICIO VOLANT TOREO 02

El pasado mes de junio, entre los días 16 y 21, tuvo lugar en la Base Aérea de Zaragoza el ejercicio "Volant Toreo 02". Este ejercicio consiste en una competición de Transporte Aéreo Táctico que incluye diversas pruebas de lanzamientos y tomas de asalto. Es de carácter anual, celebrándose este año su cuarta edición. Paralelamente a la competición de aviones de transporte se realizan actividades propias de los Equipos de Control de Combate (CCT´s).

En el ejercicio han participado todas las unidades de transporte del Ejercito del Aire, además de un C-130 de la RAF. Esto supone una novedad importante respecto a otras ediciones, en las que sólo habían competido aviones españoles, de este modo se permite conocer cómo operan otras Fuerzas Aéreas de Transporte.



Entre los objetivos del presente ejercicio, estaba la evaluación de la capacidad de tripulaciones de transporte para realizar misiones tácticas, así como del trabajo de las Secciones de Instrucción en el área táctica. Pero además se pretendía promover relaciones y facilitar contactos entre los integrantes de las diferentes unidades, por lo que en esta edición se celebró una prueba sorpresa que consistió en una carrera de Karts, en la que los pilotos fueron designados entre las tripulaciones y equipos CCT participantes.

Un año más, el nivel alcanzado por todas las tripulaciones fue altísimo. Lo demuestra el hecho de estar todas las puntuaciones dentro de un margen muy pequeño, como lo atestiguan los 150 puntos que separaron al segundo clasificado del ganador.

Los resultados de la competición fueron los siguientes:

-Mejor tripulación Volant Toreo 02: 311 escuadrón.

-Mejor tripulación en Tomas de Máximo Esfuerzo: 721 escuadrón.

-Mejor tripulación en Lanzamientos: 352 escuadrón.

-Mejor equipo CCT del Volant Toreo 02: EMP.

-Mejor CCT en Lanzamientos y Señalización: EZAPAC.

-Mejor CCT en Recorrido Topográfico Nocturno: EMP.

-Mejor CCT en Tiro (Precisión y Combate): EMP.

-Mejor equipo Supervisor de Carga: 721 escuadrón.

-Campeón de la Prueba Sorpresa: EADA.



Aviación militar o el indiscutible poder americano

JESUS PINILLOS PRIETO
Coronel de Aviación

La lucha sin fronteras declarada por EEUU contra el terrorismo, conceptos doctrinales restituidos como ataque preventivo y alcance global de los medios aéreos, junto al mayor presupuesto de defensa en la historia en este país (379 Billones de dólares de los cuales 107 estarán dedicados a la Fuerza Aérea) han hecho de esta nación el referente obligado para hablar de la Aviación Militar tanto en el año 2002 como en los venideros.

LA AVIACIÓN DE CAZA

La aviación de caza en el año 2002 ha sufrido el dominio absoluto de la industria estadounidense a costa de un claro desplazamiento de la industria europea. Los clásicos F-16, F/A-18 e incluso el anciano F-15 siguen acumulando ventas ante sus posibles y más avanzados competidores europeos, mientras el F-35 (Joint Strike Fighter) garantiza a sus potenciales clientes una solución a medio plazo después de asegurar su financiación a través del apoyo incondicional del gobierno y el club internacional de asociados. En este entorno queda poco margen para que productos como el Eurofighter, el Rafale, el Gripen o los derivados del Su-27 puedan posicionarse en un mercado dominado por las plataformas, las comunicaciones, el entrenamiento, la doctrina y el armamento estadounidense.



Corea del Sur ha sido la cuarta nación del mundo que entra a formar parte del privilegiado club de usuarios del F-15 con la selección del F-15K para su programa FX. Un avión de caza de 50 M$ que añade todos los avances disponibles sobre la base del F-15E "Strike Eagle" y lo último en armamento. En el camino quedaron el Rafale, Eurofighter 2000 y Su-35, mientras Corea decidía apostar por un veterano, todavía inigualable en cuanto a prestaciones aire-suelo dada su capacidad de carga y penetración que seguirá manteniendo a este país próximo a EEUU, en momentos en que sus relaciones con el vecino del Norte se ven más que comprometidas.



El 15 de Julio se cerró el plazo previsto por el Departamento de Defensa estadounidense para la incorporación de nuevos socios al programa JSF (Joint Strike Fighter). Ocho naciones integran este club de las cuales solo Gran Bretaña es Nivel 1, Italia y Holanda Nivel 2 y Australia, Canadá, Dinamarca, Noruega, y Turquía Nivel 3. En total la contribución de estos socios al programa de desarrollo es próxima a los 4.500 M$ lo que les permite disponer de información y en algunos casos decisión sobre el futuro de este nuevo sistema de armas y a EEUU financiación para llevar a cabo su desarrollo . Las primeras entregas están previstas en el 2006, con unas previsiones de 2850 unidades para EEUU y un total de 4500 a 6000 aviones en los próximos 20 años.

Los costes amenazan la viabilidad del "Raptor", después de que la USAF revelase que el programa acumula un incremento en el desarrollo de 700M$ y una demora de 20 meses. Los problemas se deben aparentemente a una vibración aparecida en los timones de dirección y a la inestabilidad de la aviónica.



Austria congeló su programa de compra de 24 Eurofighters el pasado Agosto de cara al periodo electoral y con motivo de las devastadoras inundaciones que azotaron el país durante el pasado verano. Las negociaciones podrían reanudarse a principios de este año con el nuevo gobierno, aunque los rivales en la competición Gripen, F-16C/D Bloque 50/52 y MiG-29M/M2 "Fulcrum" ven aquí una nueva oportunidad. El programa ha reanudado sus vuelos después del accidente sufrido por el prototipo español DA-6 y las primeras entregas a los países participantes están previstas para el primer trimestre del año.

La decisión de Polonia de comprar 48 F-16 representa un claro éxito de la industria estadounidense y en particular de Lockheed Martín que pone su cartera de pedidos en 356 unidades, después de 25 años en producción lo que le garantiza mantener su cadena de montaje abierta hasta el año 2010, momento idóneo para enlazar con la producción del F-35 Joint Strike Fighter. La compra de Polonia incluye equipamiento avanzado como el FLIR "Pantera", depósitos de combustible integrados en el fuselaje, Link-16 y el misil de combate AIM-9X.



En Septiembre del 2000 la RAF optó por el alquiler de 4 Boeing C-17 por un valor de 725M$ convirtiéndose en el segundo país de la OTAN después de EEUU con capacidad de transporte estratégico.

LA AVIACIÓN DE TRANSPORTE

Después de muchos años de sequía en la aviación militar de transporte con las únicas excepciones de Rusia y EEUU, Europa parece recuperar su interés por este segmento con el proyecto de Airbus Military Corporation (AMC) A400M. Aunque todavía sumido en la confusión de los números y las dificultades para el reparto de trabajos y financiación, el programa podría lanzarse finalmente en Febrero y Europa dispondría de un avión de transporte situado entre el C-130 y el C-17 con que satisfacer los nuevos requisitos de unas fuerzas armadas cada vez mas expedicionarias. En el segmento ligero dos programas no estadounidenses compiten por un mercado emergente, el EADS/CASA C-295/235 y el Alenia/Lockheed Martín C-27J. Ambos han conseguido colocar unidades dentro y fuera del mercado nacional, Italia ha com-



Pese a la decisión de Alemania de financiar solo 60 aviones A400M sobre los 73 previstos, los cimientos del futuro transporte militar europeo parecen consolidarse y dar paso en breve a la producción del avión. La reducción de 196 unidades a 180 entre los siete socios europeos supondrá una redistribución de trabajos y un aumento de precio que se estima en un 3% sobre el valor unitario previsto de 85M EUR.



Después de la venta de 12 C-295 a Brasil EADS CASA se plantea el auténtico desafío de conquistar el mercado estadounidense a través del concurso para dotar al Servicio Guardacostas de EEUU con 35 aviones CN-235ER equipados con su sistema de misión FITS (Fully Integrated Tactical System) y a la Guardia Nacional ofreciendo el C-295 para su requisito de transporte ligero de 120 aviones.

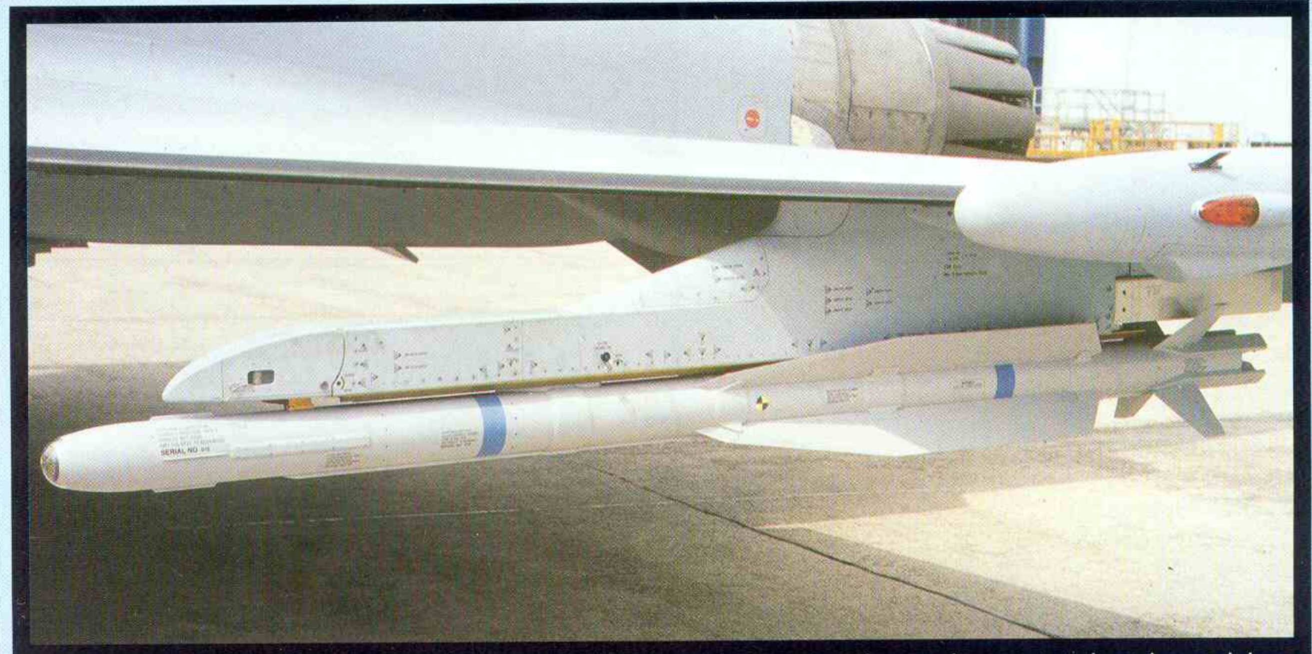
prado 12 C-17J y España 9 C-295 con exportaciones a Polonia, Suiza y Brasil. Mientras EEUU aumenta su capacidad de transporte anunciando la compra de 60 C-17 adicionales a los 180 existentes y un programa de actualización de su flota de C-5 "Galaxy" (75 C-5As y 50 C-5Bs) muy limitados debido a su vejez y como consecuencia baja disponibilidad. El C-130J también se beneficiará de estos buenos tiempos con una lista de pedidos de 168 aviones repartidos en diferentes servicios.

EL ARMAMENTO AIRE-SUELO

Las cifras de los últimos conflictos muestran la prevalencia que el armamento guiado está tomando sobre el convencional. Durante la operación "Desert Storm" en 1991, el 5% de las 8.300 bombas lanzadas, fueron del tipo LGB (guiadas por láser). Aunque representa un porcentaje muy pequeño del armamento empleado hay que hacer notar que neutralizaron el 50% de los objetivos. Mas recientemente en 1999, en el conflicto de la antigua Yugoslavia, de las 23.164 bombas lanzadas por la OTAN, el porcentaje de armas guiadas subió al 35% y durante los tres primeros meses de la guerra en Afganistán, se lanzaron 10.500 bombas de las cuales el 45% fueron del tipo JDAM (guiadas por un sistema INS/GPS) y el 12% LGB. Si sumamos también los misiles de largo y medio alcance, podemos decir que las armas guiadas representaron el 60% de las municiones utilizadas en este conflicto. Las razones de esta evolución son evidentes, un menor coste y dimensiones de los componentes INS/GPS, la necesidad de evitar daños colaterales y la ventaja de poder neutralizar múltiples blancos en una sola misión. Otro aspecto importante que ha condicionado el desarrollo del armamento aire suelo en la dirección de bombas tipo JDAM ha sido la disminución de la amenaza tierra-aire. Con el hundimiento del mercado exterior de misiles antiaéreos procedentes de la antigua Unión Soviética, los aviones que participan en los conflictos actuales en lugar de enfrentarse a sistemas avanzados del tipo S-300P (SAM-10/20) o Tor (SAM-15), lo hacen con misiles del tipo SAM-2 y SAM-3 más propios de la Guerra de Vietnam, por lo que los misiles de largo alcance tipo JASSM (Joint air-to-surface standoff missile), Storm Shadow o incluso el AGM-88 HARM dejan de ser rentables ante este tipo de amenazas en favor de bombas guiadas de menos coste y misma letalidad y precisión.



El 80% de los objetivos alcanzados por los aviones estadounidenses en la campaña de Afganistán fueron asignados a sus pilotos en ruta "flex targets". La US Navy llevó a cabo el 75% de las misiones de ataque y un 93% de su armamento lo constituyeron bombas guiadas tipo JDAM. La distancia jugó un papel decisivo, 700 MN para los aviones embarcados y 2500MN para los que operaron desde bases como Diego García hicieron revisar los conceptos de objetivos preplaneados por objetivos asignados ya una vez en el campo de operaciones.



España se unirá a los cinco países, Alemania, Grecia, Italia, Noruega y Suecia que forman el consorcio industrial para el desarrollo de este nuevo misil de combate aire-aire que equipará a sus aviones EF-18A/B y Eurofighter en un futuro próximo. España ocupa el lugar dejado por Canadá que abandonó recientemente el programa y fabricará la sección de control del misil lo que supondrá para el Grupo Sener un 5% del programa y para nuestra Fuerza Aérea la adquisición de 700 misiles.

EL ARMAMENTO AIRE-AIRE

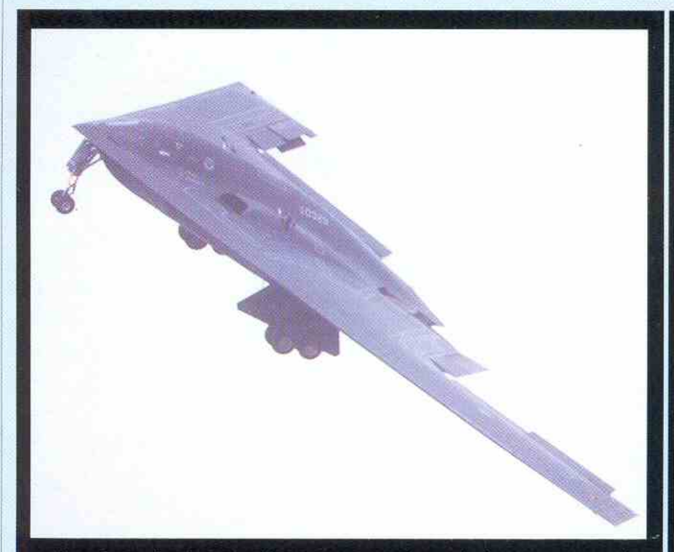
La consolidación de la industria europea de misiles en el gigante MBDA con el objetivo de adquirir volumen y competitividad ante el dominio estadounidense sigue teniendo como asignatura pendiente la consolidación de sus productos que siguen respondiendo a requisitos nacionales y sin expectativas a corto plazo de que se racionalicen y consoliden sus productos. Así el Eurofighter integrará desde un principio tres tipos de misiles de combate, el Sidewinder AIM-9L, el IRIS-T y el ASRAAM, mientras el Rafale llevará el Magic-2 y el MICA. El Meteor podría ser el inicio de un periodo de armonización de requisitos y concentración de recursos hacia un substituto del estadounidense AMRAAM, mientras tanto en EEUU el nuevo Sidewinder AIM-9X entra en fase de producción y en breve plazo equipará los F-15, F-16 y F/A-18.

LOS BOMBARDEROS PESADOS

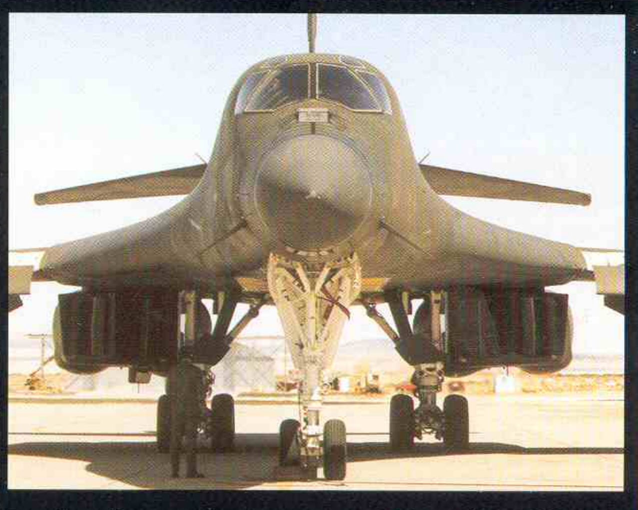
Después de la campaña de Afganistán el concepto de bombardero estratégico ha salido fortalecido como



Con 50 años a sus espaldas y una esperanza de vida de otros 40, esta plataforma se mantiene joven y sus requisitos operativos en continua evolución. Su autonomía y capacidad de carga le permitió en Afganistán mantenerse en órbita sobre la zona de operaciones a la espera de asignación de objetivos para su neutralización puntual con bombas de guiado GPS. El mismo tipo de misión CAS (Close Air Support) que haría un A-10. La próxima retirada de los EA-6B "Prowler" a finales de esta década deja también abierta una importante brecha en la capacidad de la USAF, US Navy y Marines para neutralizar y confundir los radares enemigos. El EB-52H puede formar parte de la solución junto con aviones del tipo UCAV. La USAF dispone todavía de 94 B-52Hs de los cuales opera 85 manteniendo 5 en reserva.



Utilizado solo durante los primeros días de la campaña de Afganistán, el B-2 voló 12 misiones, aunque tuvo el privilegio y la responsabilidad de llamar a la puerta de todos los objetivos considerados de riesgo en la fase inicial. Operando desde Whiteman en EEUU, cada una de sus misiones supuso 70 horas de vuelo con una escala técnica en Diego García para cambio de tripulación. Con 21 aviones en inventario y 16 operables, el sistema de armas ha validado con creces el concepto de "Global Strike Force" para el que fue creado.



Desplegado en Diego García para "Libertad Duradera", a 2500 MN de la zona de operaciones, el B-1 realizó solo el 4% de las salidas totales y lanzó un total de 2.800 bombas JDAM. Una cantidad mayor que la totalidad de aviones participantes. Sus tres bodegas de carga le permiten llevar internamente 24 bombas de 910 kgs, JDAM, comparado con el B-2 que lleva 16 o el B-52 que carga solo 12 en el exterior. Es el único bombardero supersónico que mantiene la USAF y con capacidad de penetración a baja cota debido a su radar de seguimiento del terreno.

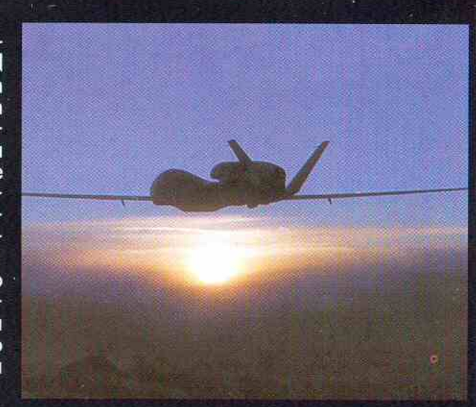
consecuencia de la efectividad de sus operaciones. Su actuación ha contribuido a mostrar al mundo que el poder aéreo no tiene distancias y que la política estadounidense del "Global Reach" es creíble y eficaz. O lo que es lo mismo, que EEUU es capaz de hacer llegar a cualquier punto del globo sus determinaciones políticas. Las estadísticas que emergen de la operación "Libertad Duradera" muestran que los B-52, B-1 y B-2 aunque volaron solo el 20% de las misiones, lanzaron el 76% del tonelaje de bombas en las primeras tres semanas del conflicto.

UAVS/UCAVS

El interés por los vehículos no tripulados continua en progresión geométrica después de su éxito en las campañas de Kosovo y Afganistán donde ha quedado demostrada la importancia que tiene la información tanto estratégica como táctica para llevar a cabo las operaciones fuera de área. El mercado de UAVs se encuentra en clara expansión por encima de cualquier otro producto de la industria aeroespacial y su empleo en los últimos conflictos, en misiones de



Diseñado para volar a media altura pero con una autonomía de 16 horas de vuelo, con una carga de pago de 450lbs y un radio de acción de 400 MN, tiene un coste unitario de 25M$ (próximo al de un F-16) y es susceptible de ser desplegado en un C-130 a cualquier parte del mundo. Durante la campaña de Afganistán los AC-130 "Spectre" (Hércules artillados) fueron modificados para recibir directamente imágenes vídeo del "Predator" . En noviembre pasado un Predator equipado con misiles Hellfire y con base en Djibouti fue autorizado desde Washington a eliminar al terrorista Abu Ali, mientras circulaba con su coche por Yemen.



Capaz de volar a 60.000 ft y trabajar sobre objetivos a 3000 MN con un tiempo de permanencia en el aire de 24 horas. Su precio con el equipamiento de sensores completo alcanza los 73 M$ lo que ha llevado al Pentágono a replantearse el programa de adquisición y acometer un plan para abaratar sensiblemente el coste unitario. Las previsiones para la USAF son de 51 unidades y la US Navy ha iniciado un estudio de viabilidad y definición de requisitos operativos con la compra de dos unidades para lo que podría ser su futura plataforma de reconocimiento e inteligencia.

inteligencia, vigilancia y reconocimiento, tiene el valor añadido de que tanto el RQ-1B "Predator" como el RQ-4A "Global Hawk" se encontraban en fase de preproducción o desarrollo disponiéndose de contadas unidades que fueron a pesar de todo desplegadas con carácter de urgencia y en condiciones precarias. La gran atricción sufrida por estos medios así como la necesidad emergente de acomodar el enorme flujo de datos previsto en las bandas disponibles de comunicación por satélite, son los retos que se presentan a corto plazo para afrontar la proliferación de estos nuevos medios aéreos.

El concepto de UCAV (Uninhabited Combat Air Vehicule) parecía ciencia ficción hasta que Aviones RQ-1 "Predator" fueron armados de forma provisional con misiles Hellfire sobre Afganistán. La US Navy mantiene dos programas el Boeing X-46 y Northrop Grumman X-47B en competición como demostradores de tecnología de lo que pudiera ser su avión de combate no tripulado basado en tierra y compatible con el uso en portaviones. La USAF mientras tanto progresa la viabilidad de su X-45 con dos prototipos ya en el aire.

HELICÓPTEROS

Los helicópteros están teniendo una recuperación esperanzadora después de su hundimiento con el final de la guerra fría. La movilidad se ha convertido en un elemento esencial de las fuerzas armadas y el helicóptero es el único vehículo capaz de aportarla en cualquier teatro de operaciones. Por encima de nuevos diseños se imponen a corto plazo las reposiciones de antiguos éxitos. Es el caso del modernizado AH-1 Z/Y "Cobra", para los Marines, el nuevo MH-60S/R "Black Hawk" para la US Navy o el AH-64D "Long-bow Apache" junto con el CH-47F "Chinook" para el US Army. Solo dos grandes programas esperan su turno en la lista de innovaciones debatiéndose con los presupuestos. El controvertido V-22 de Bell Boeing para los Marines y Fuerzas especiales y el nuevo helicóptero de ataque RAH-66 "Comanche". ■



En octubre del 2002, el programa Comanche sufrió un último recorte que puede sentenciar su futuro al reducir el Pentágono el número de unidades a 650, muy lejos de las 1.213 previstas anteriormente y de las 4000 con que se inició el programa. Este recorte llevará consigo un aumento del precio unitario, por encima de los 32M$, que hará el programa muy vulnerable.



La reciente venta del "Tiger" a Australia proporciona unas expectativas muy optimistas a Eurocopter pendiente de la decisión de España y la posibilidad de que ésta pudiera desencadenar la de otros clientes europeos.



El NH-90 ha demostrado ser un competidor de altura para el Sikorsky H-60 "Black Hawk" que dominaba hasta ahora el mercado del transporte medio, dentro y fuera de EEUU. Su reciente venta a Noruega, Finlandia, Suecia, Grecia y Portugal abre unas expectativas muy prometedoras para este transporte medio europeo de nueva generación.

La Aviación Civil en 2002

José Antonio Martinez Cabeza
Ingeniero Aeronáutico, Miembro del IHCA

Hace ahora un año los grandes fabricantes de aeronaves decían tener el convencimiento de que las últimas semanas de 2003 verían la recuperación de sus ventas, una vez superados los efectos combinados de la crisis y de los sucesos de septiembre de 2001. Ahora, vencido 2002, año en el que por cierto el centro de gravedad de las noticias relevantes se ha situado en sus últimas semanas, ese optimismo ha pasado a mejor vida, y el devenir de los acontecimientos, influido de manera especialmente negativa por los problemas de las compañías aéreas estadounidenses, ha desplazado las expectativas de recuperación hasta 2005.



Es un hecho que la prolongación de la actual crisis del transporte aéreo más allá de las previsiones iniciales se debe en gran parte al comportamiento del mercado estadounidense, pues la recuperación en otros lugares es bastante más patente y de acuerdo con lo que se esperaba. Dicho eso, es preciso preguntarse hasta donde la situación estadounidense viene directamente influenciada por las medidas de seguridad que se están aplicando y que incluso se han reforzado en este año, en busca de «impermeabilizar» los aeropuertos y los aviones, cuya eficacia es en general discutible, pero acerca de cuyos perjuicios para el pasajero no cabe debate, pues son evidentes.

Ya no se puede ocultar que muchas de las grandes compañías aéreas han pagado o están pagando aún ahora errores cometidos en tiempo de bonanza, pero también es cierto que muchos pasajeros están acudiendo a medios de transporte alternativos, e incluso las empresas están optando por llevar a sus empleados en aviones de negocios eludiendo los vuelos regulares. Mientras tanto las últimas estadísticas disponibles de las compañías estadounidenses, las correspondientes al tercer trimestre, dejaban escaso margen para el optimismo y se traducían en retrasos en las entregas de aviones adquiridos cuando no en cancelaciones, además de otras



United Air Lines hubo de acogerse a la suspensión de pagos en los últimos días de 2002. Airbus

Salida oficial de fábrica del prototipo Boeing 777-300ER en Everett. Boeing



medidas de corte restrictivo en espera de tiempos mejores.

El año pasado dábamos cuenta en nuestro resumen anual de las quiebras de TWA, Sabena y Swissair. En 2002 le tocó el turno a United Air Lines, que después de meses de infructuosa lucha hubo de acogerse el 2 de diciembre a las medidas de protección contra los acreedores previstas por las leyes estadounidenses, en otras palabras, declaró suspensión de pagos al no poder hacer frente a su deuda de 23.000 millones de dólares y no conseguir avales oficiales para paliarla. La medida no supone de momento la desaparición de esa histórica compañía, que sigue operando, pe-



A mediados de este año se sabrá si el 328JET consigue sobrevivir a la quiebra de Fairchild Dornier. J. A. Martínez Cabeza

ro ciertamente está en grave peligro de que tal cosa acabe sucediendo. United va a permanecer en esa situación al menos 18 meses, período de tiempo durante el cual deberá adoptar las medidas pertinentes para salir de la quiebra como una compañía viable, y eso pasa ineludiblemente por reducir su tamaño y renunciar al mantenimiento de su extensa red de rutas y centros de distribución. Si no tiene éxito en ese proceso, su consunción será un hecho.

Farnborough 2002, salón del que RAA dio cumplida reseña meses atrás, mostró por dónde se estaban moviendo las cosas y ya transmitió el mensaje de que la recuperación se iba a tomar más tiempo del que se esperaba. Ahora, cuando 2002 se ha cerrado y ha dado paso al año que supuestamente iba a suponer la salida del túnel, existen datos que permiten tener una idea más clara del camino que queda por delante.

Pocas son las cifras definitivas disponibles del total del ejercicio 2002; pero las conocidas sí permiten tener idea de cómo han ido las cosas. Boeing declara haber vendido a lo largo del pasado año 251 aviones, de ellos 162 del modelo 737 y 32 del modelo 777, pero reconoce 75 cancelaciones y operaciones de similar corte, que dejan un valor neto de ventas de 176 aviones. Airbus, hasta el 30 de noviembre, había cerrado ventas por 177 aviones, en las que no se incluye, por no estar todavía signado el contrato, el acuerdo logrado con easyJet el 14 de octubre. La comparación de esas cifras con las de 2001 resulta significativa, pues en aquel ejercicio Boeing vendió 329 aviones y Airbus 375.

Aunque el origen de los problemas es común para los dos grandes fabricantes de aviones comerciales, la forma de abordarlos está siendo bastante distinta. En diciembre se confirmaba que Airbus se propone contratar más ingenieros y especialistas debido a las necesidades impuestas por el desarro-

El primer vuelo del Embraer 170 que inicia una nueva generación de reactores regionales del fabricante brasileño, tuvo lugar el 19 de febrero. Embraer



Qantas recibió su primer Boeing 747-400ER el 30 de octubre. Boeing

llo del A380 y a las que vendrán de la mano del lanzamiento a plena escala del transporte militar A400M. La plantilla prevista para el final de 2002 era de 46.000 empleados, después de que a lo largo de 2002 se contrataran 2.000 personas, y las expectativas para 2003 eran, a esa fecha, de un aumento en 1.500 empleados.

La respuesta de Boeing a la crisis fue, como bien es sabido, el ajuste de su plantilla. A los 30.000 empleos suprimidos hasta noviembre pasado se sumarán con toda probabilidad otros 5.000 a lo largo del presente año, de manera que cuando 2003 concluya la plantilla de las factorías de Renton y Everett se habrá reducido a 60.000 personas. La nueva ronda de despidos prevista se debe a la revisión a la baja de las estimaciones de entregas de aviones comerciales por parte de la empresa cuya sede está ahora en Chicago. Boeing, que ha puesto en manos de clientes 381 aviones comerciales en 2002, creyó en principio que sus entregas de aviones en 2003 se situarían entre las 275 y las 300 unidades, pero ahora ha rebajado esos números y estima que la situación será similar para 2004. Airbus, por su parte, mantiene sus expectativas de entregar 300 aviones en 2003, de manera que si todo sigue a ese ritmo y ambas empresas aciertan en sus vaticinios, al final del año que acabamos de inaugurar Airbus superaría en entregas a Boeing por primera vez.

Las cosas no han ido mejor para las industrias auxiliares. Se estima que las cien empresas del sector aeronáutico más importantes de la Unión habrán despedido conjuntamente a un total de más de 100.000 empleados en 2002, un 30% como se ha dicho procedente de Boeing.

Es más, la Aerospace Industries Association (AIA) estadounidense afirmó en los últimos días de 2002 que las ventas de aviones civiles de todos los tipos sufrirán este año 2003 un decremento del 27%, sensiblemente superior al 16% en que cifró provisionalmente el descenso de ventas en 2002. Unas cifras un tanto catastrofistas, pero que a la luz de los comentarios con los que el presidente de la AIA, John Douglass, las acompañó durante su presentación, parecieron tener el objetivo primero de ser una petición de ayuda económica a la Administración estadounidense. Douglass demandó sin reparos más dinero para investigación y desarrollo, el tradicional disfraz con que en Estados Unidos se disimula lo que en la práctica es ayuda oficial. Y mientras eso sucede, se vuelve a la carga por enésima vez contra los supuestos subsidios gubernamentales a la compañía Airbus, siendo ahora el A380 el blanco favorito de las lamentaciones

y quejas contra «la ilegal Europa».

El Viejo Continente no estuvo tampoco a salvo de convulsiones, véase el caso de Fairchild Dornier, otro histórico nombre que pasa a engrosar la lista de ilustres empresas fenecidas donde no hace muchos años entró Fokker. Eso sí, en el momento de su quiebra, y como su nombre indica, la compañía tenía raíces estadounidenses. Allá por octubre se dio a conocer que el grupo estadounidense formado por Dimeling Schreiber & Park y Avcraft, y otro ruso formado por Aviacor y Basic Element, estaban ofertando para hacerse con la línea de montaje del 328JET el primero y para llevar a buen término el programa 728JET el segundo. El año 2002 concluyó sin que las operaciones se tradujeran en resultados, pero las noticias eran que, en el caso del 328JET la operación podría concluirse en plazo como para volver a poner en marcha la cadena de producción a mediados del año en curso, siempre que los 20 aviones construidos y no vendidos pudieran ser colocados en el mercado en las debidas condiciones. Habrá que esperar lo que los acontecimientos nos deparen a lo largo de este 2003 recientemente inaugurado.

Los fabricantes de aviones regionales han padecido con menos intensidad las consecuencias de la crisis a lo largo de 2002, puesto que sus clientes pertenecen a un sector del transporte aéreo cuya estructura es más adecuada para adaptarse a las circunstancias desfavorables. Bombardier, una empresa más extensa y diversificada que Embraer, puso en marcha un paquete de medidas anunciadas el 27 de septiembre, que ha girado alrededor de una reducción de la plantilla y una disminución de la cadencia de la producción de sus cadenas de montaje, de las cuales se dio la debida reseña en las páginas de RAA.

En el caso de Bombardier y Embraer se ha dado un cierto paralelismo con el de Boeing y Airbus. La firma brasileña no ha adoptado medidas drásticas para hacer frente a los problemas y, en los últimos días de noviembre, dio a conocer un estudio con sus previsiones acerca de la futura evolución del mercado de la aviación regional. Embraer cifra en el año 2004 el punto de inflexión a partir del cual se recuperará la demanda de aviones regionales; incluso estima que a partir de entonces el crecimiento anual del tráfico en el sector será de un 8% durante los siguientes 20 años.

Embraer no obstante se ha visto obligada a revisar sus propias cifras del año 2002 e incluso las del año en que estamos. A falta de posteriores confirmaciones, estimaba entonces que en 2002 las entregas de sus reac-



Virgin Atlantic recibió su primer A340-600 en coincidencia con la inauguración de Farnborough 2002. Airbus



Airbus puso en vuelo y certificó el A340-500 durante el año 2002. J. A. Martínez Cabeza



tores regionales serían 132, y de cara al ejercicio actual, creía que al próximo 31 de diciembre las entregas ascenderán a 148 unidades.

El hecho de que 2002 haya sido un año de crisis, no ha sido óbice para que los fabricantes de aviones comerciales se hayan apuntado hitos de relevancia en sus respectivas historias. Boeing registró en febrero la entrega del 757 número 1.000 de los producidos, siendo American Airlines su compañía propietaria, y también el primer millón de vuelos del 777. Al mes siguiente, en marzo, entregó a China Airlines el 747 número 1.300 de los fabricados y en abril fue Asiana Airlines la que recibió el 777 número 400 de producción. Además el Boeing 747-400ER realizó su vuelo inaugural el 31 de julio y se entregó el primero a la compañía australiana Qantas el 30 de octubre. El Boeing 777-300ER realizó su salida oficial de fábrica el 14 de noviembre y con toda probabilidad habrá efectuado su vuelo inaugural cuando este resumen anual vea la luz.

Airbus, por su parte, puso en el aire al A340-500 el 11 de febrero, luego certificado por las JAA europeas el 3 de diciembre tras sumarse 400 horas en 150 vuelos, y entregó a Virgin Atlantic el primero de sus A340-600 el 22 de julio, en coincidencia con la inauguración de Farnborough 2002. El 19 de julio había puesto en manos de JetBlue Airways el avión Airbus número 3.000 de los producidos, un A320 y el 29 de agosto voló el primer A318 equipado con motores CFM56-5.

Es preciso reseñar también que el Bombardier Canadair CRJ900 recibió el 9 de septiembre su certificación por parte de Transport Canada, fue validado por la FAA el 14 de noviembre y las JAA europeas hicieron lo propio el 23 de diciembre. En 2002, concretamente el 19 de febrero, fue al aire por vez primera el Embraer 170, primer miembro de una nueva generación de reactores regionales producida por Embraer, cuyo sexto prototipo voló el 27 de diciembre para incorporarse de inmediato a un programa acelerado de certificación, que busca reducir en lo posible los efectos del retraso habido en el primer vuelo e intenta conseguir el certificado de tipo en el curso del segundo trimestre de este año.

Sin embargo, la noticia más relevante de 2002 en el terreno de las aeronaves comerciales estaba implícita en un escueto comunicado de prensa

Catorce años ha tenido que esperar el único An-225 desde su vuelo inaugural (efectuado el 21 de diciembre de 1988) para ver cumplimentada la que ha sido su primera operación comercial. J. A. Martínez Cabeza



de Boeing, fechado el 20 de diciembre, donde se decía literalmente que el presidente de Boeing Commercial Airplanes, Alan Mulally, durante una conferencia de prensa concedida en Seattle, había descrito el nuevo objetivo de su compañía centrado en un nuevo avión de pasajeros de la categoría de los 250 asientos, así como en sus objetivos de negocio para 2003.

Era un comunicado cuyo texto omitía deliberadamente la auténtica razón de la convocatoria de la conferencia de prensa, que no era otra que la renuncia a continuar con el desarrollo del Sonic Cruiser. No se trata de una sorpresa, era algo que ya se intuía, como en su momento se dijo aquí, en las presentaciones y comparecencias ante la prensa de los directivos de Boeing en Farnborough 2002. Boeing asegura que, con baja prioridad, se continuarán los estudios

La aviación comercial en España 2002

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH
santaner@telefonica.net
Fotografías del autor

Afortunadamente para la Aviación Comercial en nuestro país las negativas perspectivas que se presagiaban para el año 2002 no se han cumplido en su totalidad, en parte debido a la escasa presencia de las compañías españolas en el mercado estadounidense, que ha sido el más perjudicado.

Repasando individualmente cada una de las compañías que operan tráfico de pasajeros, Iberia, en su primer año en manos privadas, ha celebrado durante el 2002 los 75 años de, primero, su constitución oficial, el 28 de junio de 1927, y segundo, su primer vuelo, el 14 de diciembre siguiente.

Aunque a principios de año anunciaba que debido a la fuerte caída de pasajeros retrasaba la incorporación de nuevos aviones durante el año y que sólo iba a recibir dos Airbus A.340, gracias a la recuperación del mercado, además de aquellos ha añadido cuatro A.320, un A.321 y un tercer A.340. Por el contrario, el 1 de junio sendos Airbus A.300 llevaban a cabo los últimos vuelos de esta flota con los colores de Iberia, entre Las Palmas y Tenerife y Madrid. Asimismo a mediados de año



AIR NOSTRUM/ Iberia Regional continúa aumentando su flota con aviones Canadair Regional Jet (en la vista) y de Havilland DHC-8 (foto Toni Marimón).



El MD.87 es el avión de menor tamaño en la flota de IBERIA, que cuenta con 24 unidades.



sobre el concepto Sonic Cruiser, el comentario habitual en estos casos.

El lanzamiento del Sonic Cruiser «había despertado el entusiasmo de las compañías aéreas -según Boeing-», un supuesto entusiasmo convertido en desencanto meses más tarde. Boeing achaca de manera directa a las consecuencias del 11 de septiembre de 2001 el creciente desinterés entre las compañías por el concepto Sonic Cruiser y el cambio de éstas en el sentido de apoyar conceptos «eficientes en costos», el camino por el que van a seguir ahora los derroteros de la compañía. No parece que tan simple argumento baste para justificar la decisión. Desde el momento de su lanzamiento el 29 de marzo de 2001, hace ahora cerca de dos años, el Sonic Cruiser se presentó como un avión para el año 2006 en un poco creíble alarde de optimismo a la vista de las dificultades que a priori encerraba, lo que le situaba antes y ahora en el mercado en tiempos donde la crisis o será historia o habrá dejado como un erial la industria del Transporte Aéreo, algo esto último que no sucederá. Parece pues un argumento escasamente sólido y excesivamente simplista afirmar que las compañías han descargado sus problemas y sus frustraciones contra el Sonic Cruiser.

Lo inquietante para Boeing es que ha sufrido dos reveses consecutivos, el primero cuando hubo de cancelar el programa 747X precisamente para dar paso al Sonic Cruiser, y el segundo ahora que éste ha resultado también un fiasco, pero eso sí con un matiz significativo, cual es que ha servido para mantener a Boeing en un lugar privilegiado en cuanto a atención de la prensa se refiere, contrarrestando de paso los «efectos del A380» en ese apartado.

Boeing no puede permitirse un nuevo tropiezo, y ahora orienta su esfuerzo hacia un terreno mucho más sensato, al menos sobre el papel: el nuevo avión anunciado por Mulally responde al concepto usualmente llamado «Super Eficiente», no nuevo por otra parte, pues periódicamente ha surgido mezclado con las informaciones referentes al Sonic Cruiser a modo de alternativa a éste. Eso viene a indicar que Boeing ha trabajado mucho sobre él, en paralelo con el Sonic Cruiser muy probablemente desde el convencimiento de que el avión de Mach 0,96-0,98 no era tan atractivo para las compañías aéreas como se intentó hacer creer desde el principio, por lo que sus expectativas de supervivencia como concepto eran bajas, si bien desde un punto de vista de prestigio y de imagen frente a su máxima competidora, embarcada en el programa A380, resultaba incomparablemente más rentable que un concepto que aparecería como un avión convencional ante los ojos del público. Además, gran parte de las actividades de Boeing sobre el Sonic Cruiser habrán sido sin duda comunes para ambos conceptos y no era demasiado lo que se podía perder, en todo caso una cantidad asumible dadas las circunstancias.

Boeing confía en que el lanzamiento industrial del nuevo avión de Boeing podría producirse a finales de este año o comienzos del próximo. Afirma que la nueva familia que se crearía tendría velocidad y alcance similares a los ofrecidos por el 777, con costos de operación menores en un 15-20% y entrada en servicio hacia 2008, si el programa es lanzado en las fechas indicadas.

En 2002 Boeing trabajó sobre otros conceptos. El que parece tener su lanzamiento asegurado en este año es el 737-900X, una versión del 737 configurada para unos 205 pasajeros y enfocada hacia el mercado de las com-

anunciaba que durante el presente 2003 iba a recibir tres Airbus A.340-600 (largo recorrido/gran capacidad).

En el área de mantenimiento ha obtenido, entre otros, contratos para cubrir las flotas de A.320 de varias compañías (como la española LTE y otras asiáticas). Y en el área comercial ha alcanzado acuerdos con British Airways y Aer Lingus, entre otros, para llevar a cabo varios vuelos de código compartido entre el Reino Unido e Irlanda y España, respectivamente.

Dentro del Grupo Iberia, y después de vender durante el año 2001 la compañía Binter Mediterráneo, durante 2002 ha hecho lo propio con Binter Canarias, adquirida por la sociedad instrumental Hesperia Inversiones Aéreas (perteneciente a diversos grupos industriales canarios), por 52,6 millones de euros. Mediante la firma del contrato de venta, los nuevos gestores de Binter Canarias se comprometían a utilizar los servicios de atención en tierra de Iberia, así como a no operar rutas servidas por Iberia durante los próximos cinco años. Mientras, continúa operando los once ATR.72 heredados de sus anteriores propietarios.

La alianza global Star Alliance anunciaba oficialmente el pasado 1 de junio de 2002 la incorporación a la misma de Spanair, proceso previsto que acabe durante el primer trimestre de este año 2003; hay que recordar que el capital social de Spanair está en un 74% en manos de la compañía escandinava SAS (49% directamente y el resto indirectamente), uno de los mayores impulsores de esta alianza. Durante el año 2002, y debido a la bajada del tráfico con América, renunció a seguir operando por sí misma aquellas rutas que operaba hacia ese continente, pero sin abandonar dicho mercado, pues firmó varios convenios para llevar a cabo vuelo con código compartido con diversas compañías. Por ello, en marzo retiraba su flota de Boeing B.767-300. Durante el año continuó recibiendo más Airbus A.320 y A.321, para alcanzar a finales



La familia de A.320 en SPANAIR continúa aumentando, contando ya con 9 aviones de este tipo (A.320 y A.321).



AEBAL mantiene 4 B.717 que operan casi en exclusiva vuelos para SPANAIR.

AIR EUROPA sigue apostando por la publicidad en sus aviones, como este B.737 decorado con la cabecera de un conocido diario deportivo.



pañías charter. Pero también se habló del 747-800X, aunque se trata de un concepto sobre el que lo único claro es que sería un derivado más del 747, sobre el que Boeing continúa trabajando en busca de medios para contrarrestar la presencia del A380, con la dificultad que implica sacar más de un programa muy veterano y que ya ha sido llevado de hecho hasta sus límites prácticos. Más factible es sin duda otro concepto, el 777-250ERX, un derivado del birreactor 777 acortado unos 6 m con respecto al recién presentado 777-300ER, que tendría capacidad para 320-330 pasajeros y un alcance de 7.500 millas náuticas (13.890 km). Boeing indica que se trata de uno de los muchos conceptos que se están estudiando con el 777 como protagonista y que se verán favorecidos por la positiva evolución del motor General Electric GE.90, pues tras los ensayos de su versión GE.90-115B, se le ha encontrado susceptible de proporcionar nuevas versiones de hasta 120.000 libras de empuje (54.430 kg) e incluso más.

En otro orden muy diferente de cosas, 2002 vio la realización del primer vuelo comercial del Antonov An-225 sucedido en el mes de diciembre. Hasta ahora el único An-225 producido, vuelto al servicio activo tras su presencia en Le Bourget 2001, había realizado algunas misiones de carácter humanitario, pero en esta oportunidad cumplió un contrato firmado con Chapman Freeborn, por el cual transportó dos turbinas navales y varios elementos de gran tamaño de maquinaria hidráulica desde Fráncfort hasta Montreal con una escala técnica en Shannon, una carga de pago de 100 toneladas métricas aproximadamente.

El 16 de diciembre se presentaron en Washington D.C. las desde hace tiempo esperadas conclusiones del ARAC (Aviation Rulemaking Advisory Committee) establecido por la FAA para definir los criterios de certificación LROPS (Long Range OPerationS) llamados a sustituir en su momento a los criterios EROPS (Extended Range OPerationS) que hoy por hoy continúan en vigor. Como tantas veces hemos dicho, la unificación de criterios y el establecimiento de bases comunes de evaluación y certificación en ese terreno es desde hace tiempo una necesidad ineludible.

El documento presentado por la FAA el lunes 16 de diciembre, tal y como se esperaba, propone una normativa común con independencia de la cantidad de motores que equipen al avión. Para la FAA como todos los aviones afectados volarán en las mismas zonas y en las mismas condiciones ambientales, deberán reunir idénticos requisitos, entre los que, además del cumplimiento con una serie de criterios en cuanto a incorporación de equipos y fiabilidades de sistemas, los fabricantes y las compañías operadoras deberán establecer planes para permitir la supervivencia de pasajeros y tripulaciones en el caso de que los vuelos se hayan de desviar hacia regiones inhóspitas y facilitar su ulterior rescate, uno de los puntos en los que repetidamente ha insistido Airbus.

El documento es la base sobre la cual se elaborará una NPRM (Notice of Proposed Rule Making) cuya publicación en el Federal Register para análisis y comentarios debería tener lugar en el curso del presente año. Habida cuenta de las tramitaciones y plazos del proceso, la propia FAA estima que la presumible normativa no entrará en vigor hasta 2005.

Boeing, a pesar de que considera que el cumplimiento con los criterios en cuestión le impondrá una serie de penalizaciones, no oculta su satisfac-

de año su flota las 50 unidades, ahora concentrada en rutas nacionales, europeas y a Malabo (Guinea Ecuatorial). Por otra parte mantiene alianzas comerciales con las compañías pertenecientes a la alianza Star Alliance, como VARIG, Air Canada, Lufthansa, SAS, Austrian Airlines; entre otras; y acuerdos comerciales con compañías como Air Littoral, Portugalia y Cubana.

Citando a Spanair, hay que hablar de AeBal (Aerolíneas de Baleares), que sigue operando sus cuatro Boeing B.717 casi en exclusiva para la primera. Esta compañía recibía durante 2002 de manos de Boeing el premio a la aerolínea más fiable de entre los usuarios a nivel mundial del B.717 (99,82% de fiabilidad).

Durante 2002 Air Europa ha continuado recibiendo más aviones B.737-800 dotados con wing-lets (aletas de punta de ala), con los que se llegan a obtener aumentos en la autonomía del avión en torno a 240 kms. en tramos a partir de 1.850 kms. (aproximadamente un 4% de reducción de consumo). También durante 2002 ha aumentado el número de compañías con las que Air Europa mantiene diversos acuerdos de cooperación, entre ellos Cubana y Southern Winds (América), y Malev, KLM y Alitalia (Europa). Por otra parte, a mediados de diciembre anunciaba la implantación de vuelos low cost entre Palma de Mallorca y Londres, en los que las características propias de este tipo de billetes son precios reducidos (desde 25 euros el trayecto), sin ofrecer catering (comidas y bebidas) gratuito a bordo (si el pasajero desea algún producto, lo abona) y una apuesta de comercialización a través de Internet.

Air Nostrum se confirmaba (si no lo había hecho antes) como una de las grandes compañías europeas en el sector regional, más si cabe al recibir el premio de Aerolínea del Año 2002/2003 (por segunda ocasión), otorgado por la European Regions Airline Association (ERA), que engloba a 77



AIR CATALUNYA inició sus operaciones con este avión Metro en abril, cubriendo la ruta Gerona-Madrid... (Foto Toni Marimón).



... al igual que días más tarde INTERMEDIACIÓN AÉREA, en este caso con un ATR.42 (Foto Toni Marimón).





Un desgraciado accidente ha puesto un velo de incertidumbre sobre el futuro del An-140. J. A. Martínez Cabeza

ción. Resulta claro que, tal y como está expuesta la normativa, elimina las limitaciones que están impuestas hoy a la operación de los birreactores incluso a pesar de la no lejana revisión al alza en tiempo de vuelo máximo al alternativo que favoreció al 777. Con independencia de la existencia del 747, hoy día es el 777 el avión comercial más importante para Boeing en el terreno del fuselaje ancho y las grandes distancias. Es verdad que Airbus cuenta con el A330, también beneficiario directo de la nueva normativa, pero no es menos cierto que desde un punto de vista objetivo Boeing obtendría más beneficio que Airbus en todo el proceso. Boeing considera que la aplicación de la normativa LROPS incrementará el precio del 777 en un millón de dólares, un costo minúsculo si se compara con el rédito en nuevas ventas que puede obtener del hecho de que su birreactor pueda cubrir rutas hasta el presente limitadas a trirreactores o tetrarreactores.

Los indicios y comentarios recogidos tras el conocimiento de la propuesta del ARAC hacen pensar que de no cambiar sustancialmente el texto definitivo de la normativa con respecto a ella -cosa en extremo impro-

compañías regionales del Viejo Continente. Operativamente, sigue volando como Iberia Regional, aumentando su flota considerablemente, al recibir durante el año más reactores Canadair Regional Jet 200 (opera 18 unidades) y turbohélices de Havilland DHC-8-300 (20), al tiempo que durante el mes de marzo retiraba finalmente los CASA CN-235 que había adquirido al hacerse cargo de Binter Mediterráneo durante 2001. En septiembre de 2002 inauguraba sus nuevas instalaciones en terrenos de lo que fuera Base Aérea de Manises, con una inversión de 4,8 millones de euros destinados a la rehabilitación de cuatro edificios de la Base (que exteriormente mantienen el anterior aspecto) y un hangar de 10.000 m2 de superficie cubierta (incluidas oficinas y talleres) y cuatro posiciones por 12 millones, este último con una fecha de finalización prevista en septiembre próximo.

Nuevas entradas

Durante el año 2002 se han producido tres nuevas altas en la Aviación Comercial española de pasajeros. Por orden cronológico de inicio de operaciones, el 3 de abril iniciaba sus vuelos entre Gerona y Madrid (ruta que a su vez había abandonado Air Nostrum en octubre anterior) Air Catalunya, operando con un avión Metro configurado para 19 pasajeros; durante la temporada alta llevó a cabo una serie de vuelos regulares a las Islas Baleares y Francia, que fueron cancelados al finalizar la misma, para concentrarse en la ruta inicial.

Doce días más tarde aparecía en la misma ruta que la anterior Intermediación Aérea, que durante los seis años anteriores había estado dedicada al transporte de mercancías y servicios de aero-taxi; en esta ocasión la ruta Gerona-Madrid es operada con un avión turbohélice ATR.42, luciendo los colores del Servicio de Transports Públics de Catalunya, y recibiendo una serie de ayudas económicas por parte de la Genera-



HOLA AIRLINES opera en mercado charter con dos B.737-300 (Foto Toni Marimón).



AIR PLUS COMET sigue fiel al A.310, único modelo que ha operado desde su fundación en 1996.



bable-, acabarán existiendo dos interpretaciones, una estadounidense y otra europea, pues parece un hecho que han existido discrepancias entre FAA y JAA (esta última también representada en el ARAC). En la posible interpretación europea los criterios LROPS tal cual han sido expuestos se aplicarían a los aviones trimotores y cuatrimotores, así como a las aeronaves de negocios, pero los birreactores tendrían que hacer frente a otros criterios adicionales. Así pues, y a expensas de lo que el tiempo acabe demostrando, podría suceder que esté próxima a abrirse una nueva confrontación entre Europa y Estados Unidos a cuento esta vez de las LROPS.

En la crónica de un año donde las noticias negativas han primado sobre las positivas, resulta especialmente importante la nota optimista que ha puesto la seguridad aérea. Aunque los informes oficiales sobre la siniestralidad en 2002 tardarán tiempo aún en ser publicados, los datos recogidos por Aviation Safety Network (http://aviation-safety.net) indican que desde el punto de vista de los pasajeros, 2002 ha sido el año más seguro desde 1946, con 20 accidentes en vuelos con pasaje en los que se produjeron víctimas mortales. El total absoluto de accidentes en 2002 (incluyendo vuelos de carga y «ferry») fue de 37 en los que perecieron 1.098 personas, de las cuales 78 estaban en tierra y fueron alcanzadas por los aviones siniestrados.

El estudio incluye también una lista de las causas primeras que condujeron a los accidentes, donde una vez más el vuelo controlado contra el terreno (CFIT, Controlled Flight Into Terrain) se erigió con el triste honor de ser la causa más frecuente en el concluido 2002 al estar presente en al menos el 30% de ellos que sumaron 410 víctimas mortales. Precisamente el 23 de diciembre se produjo un accidente cuyas características conocidas le incluirían a falta de los resultados de la investigación oficial en la antes citada categoría de CFIT, y cuyas consecuencias pueden ir más allá de las que rodean todo siniestro aéreo. Su protagonista fue un recién construido Antonov An-140 de matrícula UR-14003 que se estrelló cerca de Baghrabad (Irán) llevando a bordo 6 tripulantes y 38 pasajeros, ingenieros y ejecutivos estos últimos de la propia Antonov, que se disponían a visitar las instalaciones iraníes donde se construye bajo licencia el citado An-140.

Con la finalización de 2002 hemos entrado en un año de excepcional importancia para la Aviación, el año en que se cumple el centenario del vuelo. Pero no se debe olvidar que en el concluido 2002 se conmemoraron los aniversarios de sendos logros de la máxima relevancia para la Aviación Comercial. El primero de ellos fue el 75 aniversario del vuelo de Charles Lindbergh iniciado el 20 de mayo de 1927 y que le llevó desde Roosevelt Field (Long Island) hasta París (Le Bourget) en 33 horas y 39 minutos sin escalas.

Y el 2 de mayo se cumplió el 50 aniversario de la entrada en servicio regular del avión comercial de reacción. Fue el Comet 1 G-ALYP de la compañía británica BOAC, el primero de serie, el encargado de hacer historia ese día de 1952 cubriendo la ruta Londres - Johannesburgo con cinco escalas intermedias, un avión por cierto que el 10 de enero de 1954 caería al mar cerca de isla de Elba tras despegar de Roma mientras cubría la ruta Singapur - Londres, víctima del problema de fatiga que marcó negativamente la vida del de Havilland Comet.

litat y de la Diputación de Gerona. Precisamente este último aspecto ha sido motivo de diversos conflictos entre ambas compañías.

A principios de año se anunciaba la formación de la compañía Balear Link, formada por un grupo de antiguos trabajadores de la desaparecida (en 2001) Air Europa Express, y que pretendía enlazar las Islas Baleares con diversos aeropuertos de la costa levantina con cinco turbohélices, proyecto que finalmente tuvo que abandonar al no poder obtener los correspondientes slots en el aeropuerto de Barcelona. Pero dicho grupo empresarial no dejó en saco roto sus ideas, pues a finales de abril presentaba Hola Airlines, en este caso dedicándose al tráfico charter con dos Boeing B.737-300, iniciando operaciones en mayo.

Las establecidas

Durante 2002 otras cinco compañías que podríamos clasificar como de tamaño pequeño-medio (además de la mencionada AeBal) ya establecidas han continuado con sus operaciones.

Air Plus Comet mantiene su política de operar vuelos por cuenta propia, en especial a la zona del Caribe, pero sin olvidar que una parte importante de su flota está preparada para llevar a cabo vuelos sub-contratados de oportunidad, cuando surgen problemas puntuales (retrasos, averías...); precisamente uno de sus aviones fue retenido en las Islas Comores mientras realizaba un vuelo por cuenta de la francesa Aero Lyon. Su flota continua recibiendo más aviones Airbus A.310, operando en temporada alta ocho de ellos (en baja cuatro-cinco).

Futura, con capital mayoritario en manos de la compañía irlandesa Aer Lingus, y en parte debido a los problemas económicos de esta, era adquirida a finales de año por la sociedad Corpfin Capital, aunque manteniendo la compañía irlandesa un 20% de participación. Sigue operando aviones B.737-400 y -800, en número de quince unidades.

Iberworld recibía el 19 de abril su pri-



FUTURA e IBERWORLD mantienen estables sus flotas, basadas respectivamente en el B.737 y aviones Airbus.

LTE ha comenzado a incorporar nuevos Airbus A.320 a su flota durante 2002.

El 2 de mayo de 2002 se cumplió el cincuentenario de la entrada en servicio del reactor comercial. El protagonista fue el Comet 1 G-ALYP mostrado en la imagen.

Pero volviendo desde la Historia hasta la actualidad, la situación al final de 2002 es resumible en pocas palabras. La recuperación aún precisa tiempo y los fabricantes de aeronaves y compañías aéreas deberán ingeniárselas del mejor modo posible durante este año y, si no cambian las cosas durante el próximo, para continuar en la brecha y llegar a tiempos mejores con el menor daño posible en sus estructuras. ■

mer Airbus A.330-200 (y también primero operado por una compañía española), para reemplazar en sus rutas a la zona del Caribe al A.310 (aunque se mantuvo en la flota) que hasta entonces cubría las mismas, dentro del proceso de renovación de flota llevado a cabo, el cual también incluye la recepción de nuevos A.320, sustituyendo a ejemplares del mismo modelo más antiguos. Asimismo, durante noviembre recibía un segundo A.330, en este caso de la versión 300.

Después de haber pasado su paquete accionarial de manos alemanas a italianas, LTE sigue operando como tal, a la espera del anunciado cambio de nombre a Volar. Mientras tanto, recibió en abril y mayo los dos primeros A.320 de cinco encargados, para reemplazar los B.757 que sigue operando.



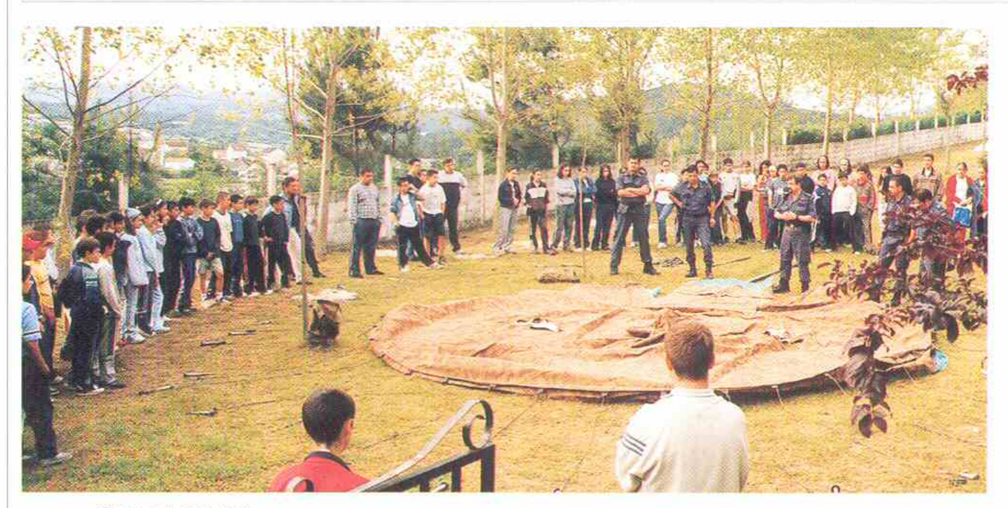
La compañía alemana AIR BERLIN está comenzando a hacerse un hueco en el mercado interno español, operando aviones B.737-400 y -800.

Finalmente, dentro de este grupo encontramos a Naysa, compañía formada en 1969 y que después de dedicar buena parte de su existencia a vuelos de paquetería y aero-taxi, a finales de los noventa se introdujo en el transporte de pasajeros, operación en la que actualmente cuenta con cinco aviones Beech 1900 de pasajeros (y uno de carga), operando desde las Islas Canarias a diversos puntos en el África sahariana, además de aquellas rutas que lleva a cabo para Binter Canarias entre las Islas, en especial los enlaces con la Isla de La Gomera, además de vuelos de transporte de inmigrantes indocumentados llegados a las costas canarias.

Compañías alemanas

Aunque no formen parte del grupo de compañías españolas, hay que hacer mención de una serie de compañías alemanas (Air Berlin, Hapag Lloyd, Condor, entre otras), que durante los meses de temporada baja tienen establecido desde 1997 en el aeropuerto de Palma de Mallorca unos hubs (centros de distribución de pasajeros) entre este y otros aeropuertos nacionales, para su tráfico generado desde Alemania. Por ello es normal ver los días que operan esos hubs aterrizar más de diez aviones de cada compañía en el plazo de una hora, que después de los correspondientes servicios en tierra se dirigen a otros aeropuertos nacionales (Málaga, Alicante, Sevilla, Almería, Ibiza...) y portugueses, para repetirse el proceso ahora a la inversa unas horas más tarde, saliendo de Palma para casi todos los aeropuertos alemanes.

Pero con la entrada en vigor de los horarios de invierno 2002/03, Air Berlin ha dado un paso más en su penetración en el mercado español, al operar diaria y regularmente vuelos desde cinco ciudades alemanas a Palma, que desde aquí siguen a Madrid, Barcelona, Alicante, Málaga e Ibiza, y regreso, con precios atractivos; además de operar otros dos días semanalmente lo que podríamos denominar hub completo, con catorce vuelos de ida y vuelta entre Alemania y España y Portugal, a través de Palma de Mallorca.



CHARLAS DE SUPERVIVENCIA EN EL COLEGIO JAIME BALMES



El día 17 de junio un equipo del EVA 10 al mando del subteniente Jesús Manuel S. Medina se desplazó hasta el colegio Jaime Balmes de Noia para impartir dentro del plan de actividades del colegio una serie de charlas teórico-prácticas de supervivencia y primeros auxilios. Un nutrido grupo de aproximadamente 100 escolares de educación primaria y secundaria aprendieron durante los días 17 y 18 todo tipo de técnicas para salir de los peores apuros. así aprendieron a manejar una brújula, a hacer nudos y trampas para cazar pequeños animales, a amasar pan, a comunicarse a través de un radioteléfono e incluso a montar una tienda de campaña. En este taller de supervivencia también se incluían charlas sobre conservación del medio ambiente y primeros auxilios. Los estudiantes acogieron con agrado y entusiasmo la novedosa experiencia y tomaron nota de todos los consejos.

Tanto el colegio noiés, como el personal del EVA 10 valoraron muy positivamente esta experiencia, que forma parte de la programación de actividades complementarias para despedir el actual curso académico.

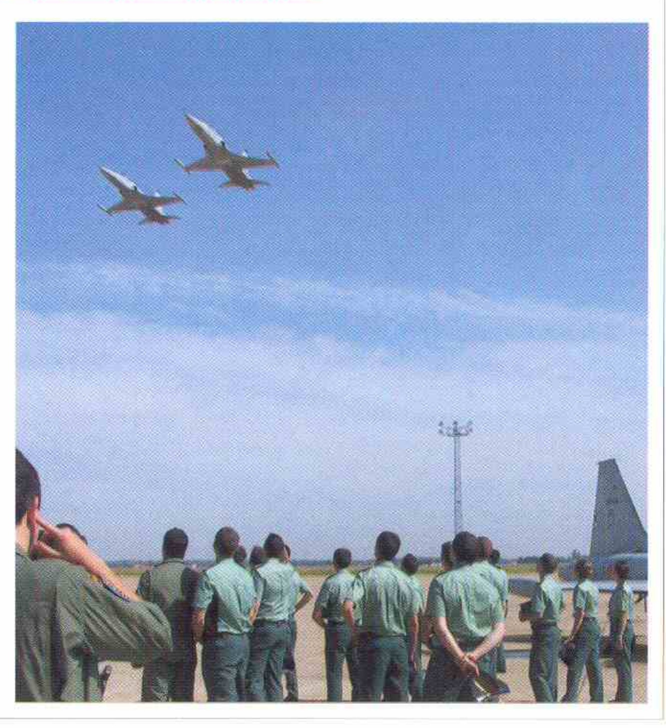
VISITA AL ALA 23 DEL 3º CURSO DE OFICIALES DE LA ACADEMIA DE LA GUARDIA CIVIL EN ARANJUEZ

El día 18 de junio, efectuaron una visita al Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque, los alféreces del 3º curso de la Academia de Oficiales de la Guardia Civil de Aranjuez, acompañados por dos profesores de este centro de formación y por personal de la comandancia de la Guardia Civil de Badajoz.

El motivo de esta visita ha sido desarrollar el programa de actividades previstas para este año dentro del plan de formación de los alumnos del 3º curso, para conocer mejor Extremadura desde el punto de vista cultural, cómo está organizada la comunidad extremeña y asimismo, conocer los acuartelamientos militares de la provincia de Badajoz.

A su llegada fueron recibidos por el coronel jefe del Ala 23, Luis Miguel Llanos Morán, y una representación del personal de la unidad, asistiendo posteriormente a un briefing sobre la organización y misiones del Ala 23.

En un breve recorrido a las instalaciones de la base, se efectuó una visita a diversas secciones del Grupo de Estudios y Fuerzas Aéreas, así como la Escuadrilla de Defensa Química y Contra Incendios, para finalizar este recorrido en el taller de propulsión y una exposición estática del avión F-5 en la zona de aparcamiento de aviones, donde el grupo de la visita pudo presenciar las evoluciones en vuelo de dos aviones F-5.



CONTINENTE BLANCO

El día 19 de junio de 2002 miembros del Centro de Inteligencia Aérea visitaron invitados por el brigadier general jefe de la Fuerza Aérea de la República Argentina, la B. A. de Marambio, una de las múltiples bases que las Fuerzas Armadas de Argentina disponen en el "Continente Blanco", El Continente Antártico.



El autor del reportaje junto al Centro de Mando y Control,



El mar Antártico al fondo.



Miembros de distintas Fuerzas Aéreas junto al C-130.

Junto a un grupo, compuesto en primer lugar por el Secretario de Estado de Turismo de Argentina y personal destacado del Gobierno y de las Fuerzas Aéreas, Ejército y Armada de Argentina, Fuerzas Aéreas de Venezuela, personal de los distintos medios de prensa audiovisual y escrita acreditada, y los ya citados miembros del Ejército del Aire español, teniente Rafael Andrés Sánchez y el subteniente José Guerrero Torralba tuvieron la ocasión de vivir la aventura que significa volar y permanecer en la Antártida, justo cuando el invierno austral hacía acto de presencia.

El personal del Centro de Inteligencia Aérea, viene de forma periódica desde el año 1993, intercambiando experiencias en el campo de la Guerra Electrónica y la Inteligencia de Señales como consecuencia de los acuerdos bilaterales que los distintos Estados Mayores del Aire acuerdan. Cerrando al mismo tiempo fuertes lazos de amistad con miembros del Grupo de Guerra Electrónica del Comando de Operaciones Aéreas de las FAs de la República Argentina.

En efecto, sometidos a temperaturas cuya sensación térmica se aproximaba a los 50º bajo cero, el avión C-130 de la FAs argentina aterrizaba en Marambio, Antártida Argentina, a las 10.45 sobre una pista de hielo cuya longitud no supera los 400 mts. situada en (Lat. 64º 14' Sur-Long. 56º 43 Oeste).

El viaje, se llevó a cabo en dos fases bien diferenciadas. Despegando de Buenos Aires Capital Federal el día 18 de Junio hacia Río Gallegos, todavía Continente Americano. Donde se dotó al grupo del equipamiento antártico necesario para poder soportar lo extremo de su climatología. Finalmente, Río Gallegos- B.A. de Marambio, Continente Antártico. No sin antes tener la oportunidad de presenciar el paso por la vertical de la ciudad más austral del mundo Ushuaia, por el mítico Cabo de Hornos, el pasaje Drake, ya totalmente helado y finalmente presenciar el contraste del Continente Antártico.

Bajo la perspectiva de la navegación aérea es todo un reto humano, dado su peculiaridad, puesto que los modernos equipos de navegación en esas latitudes, junto a la escasez de ayudas a la navegación, en ocasiones hay que sustituirlos, dada su imprecisión, por medios tradicionales como el sextante. Ello obliga a que en el avión tenga necesariamente que ir un navegante experimentado en la ruta. A modo de ejemplo, citar que en la región de la Patagonia, en ocasiones durante muchas millas alrededor, no se reciben en absoluto señales del espectro electromagnético.

Recibidos por el jefe del Destacamento vicecomodoro Rubén Omar Muñoz, el grupo invitado tuvo la oportunidad de presenciar, las vivencias y duras condiciones de vida, -debido a lo extremo de la climatología, y al tiempo de permanencia en el destacamento de un año-, los avances en investigación sobre la capa de ozono y comunicaciones a larga distancia que personal de la Fuerza Aérea y científicos destacados en la Base llevan a cabo. En ocasiones la temperatura alcanza 80º bajo cero, asociada a vientos que superan los 130 Km/h. Lo que dice por si mismo lo peculiar de la forma de vida en la Antártida.

En el centro de Mando y Control se pudo vivir en directo la coordinación sobre el rescate que está llevando a cabo el rompehielos de la Armada Argentina "Almirante Irizar" a un barco ruso atra-

pado por hielo en la zona "Tierra de la Reina Maud", junto a un Grupo de Operaciones Especiales expertos en territorio antártico del Ejército argentino y otros países con presencia militar y científica en el Continente.

Tras la permanencia inolvidable en el "Continente Blanco", donde pudimos visitar todas las instalaciones sin ningún tipo de restricción y convivir durante nuestra permanencia con el personal allí destacado, se llevo a cabo la entrega de obsequios. Diplomas que testimonian una vez más la presencia de personal del Centro de Inteligencia Aérea del Ejército del Aire en Marambio.

Dado que la llegada a la Base del avión C-130 que nos trasladaría de nuevo al continente americano era inminente, junto a que el despegue era inmediato tras la toma de tierra, -puesto que un frente meteorológico adverso con vientos de más de 70 Kts se acercaba-. Despegamos de la Antártida a las 09:15 UTC, tras haber compartido de forma inenarrable dos días, que permanecerán en nuestra memoria de por vida.

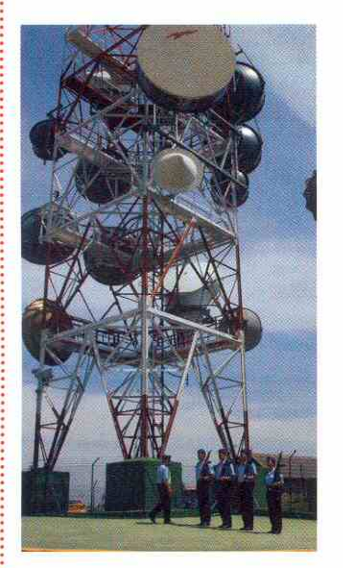
Esperando que en años futuros otros compañeros del Centro de Inteligencia Aérea tengan oportunidad de experimentar las sensaciones indescriptibles de estar rodeados por hielo en miles de kilómetros, de un silencio absoluto y total, de la ausencia de bacterias y virus que hace que todo material orgánico, tenga que enviarse al Continente tras un proceso químico de descomposición, donde cosas tan sencillas como fabricar agua potable se hace tedioso, largo y difícil. En definitiva, de presenciar el Continente Blanco, el fin del mundo.

RAFAEL ANDRÉS SANCHEZ
Teniente de Aviación

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE AL ACAR. "ALTO DE LOS LEONES"/ ESCUADRILLA DE MW. Nº 6

El día 20 de junio el general del Aire Eduardo González-Gallarza Morales llevó a cabo su primera visita oficial a la Escuadrilla de MW. nº 6, acompañado por el general Juan Antonio Dorronsoro Motta, jefe de su Gabinete.





A la llegada al ACAR. "Alto de los Leones" fue recibido por el jefe de la misma y de la Escuadrilla de MW nº 6, comandante Alberto Lanchas González.

La visita se inició con una exposición del comandante Lanchas sobre la misión, organización y problemática de la unidad, tras la cual el general Gallarza recorrió las distintas dependencias del acuartelamiento, entre ellas la sala de equipos de transmisión, planta de energía e instalaciones de apoyo y recreo para la tropa profesional.

A la finalización de la visita se ofreció un vino de honor en el que tras el tradicional brindis por su Majestad el Rey, el general Gallarza tuvo ocasión de saludar y departir con el personal de la unidad. Posteriormente se celebró un almuerzo, tras el cual, a las 16:00 horas, las autoridades emprendieon regreso al Cuartel General.

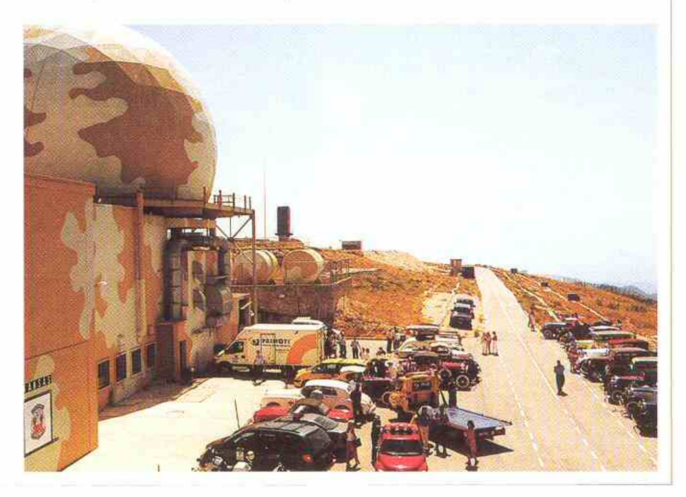
VISITA AL ACAR AITANA Y EVA Nº 5 DEL "XVI RALLYE INTERNACIONAL BANCAJA DE COCHES ANTIGUOS"

El día 21 de junio, visitó esta Unidad el XVI rallye internacionl Bancaja de coches antiguos, con motivo de la celebración de la etapa Benidorm-Alcoy-Benidorm, del citado rallye, con paso y parada en la zona técnica de este Escuadrón.

El rallye está promovido por el "Car's Club La Galga", entidad sin ánimo de lucro que tiene entre sus objetivos fomentar la conservación y la restauración del patrimonio industrial de principios del siglo XX, en concreto los coches antiguos.

La caravana estaba compuesta por 45 coches fabricados antes de 1937, con participantes de toda España.

Se trató de una ocasión única, en la que los participantes del rallye tuvieron la oportunidad de disfrutar de las espléndidas vistas que se ofrecen desde el "techo" de Alicante, y el personal de esta unidad pudo ver en acción este verdadero museo rodante.





CLAUSURA DEL HOSPITAL DEL AIRE

El día 21 de junio tuvo lugar la ceremonia oficial de clausura del Hospital del Aire. El cierre de esta unidad del Ejército del Aire se produce por ampliación del programa de Racionalización de la Red Sanitaria Militar. En el lugar que hoy ocupa el hospital se alzará en un futuro próximo el Hospital Central de las FAS.

El acto fue presidido por el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire Eduardo González-Gallarza Morales y asistieron al mismo el general jefe del MACEN y del MAPER, así como el segundo jefe del MACEN y del MALOG. Por parte del Cuerpo Militar de Sanidad asistió el inspector general de Sanidad, general de división Arturo Ortiz, el director de Sanidad del Ejército del Aire, el director del Hospital Militar Gómez Ulla y el general de brigada de Farmacia. Asimismo, asistieron numerosísimos invitados entre los que se encontraban antiguos directores del hospital y personal que en algún momento formó parte de la plantilla, tanto civil como militar, algunos ya retirados y otros destinados en estos momentos en el Hospital Militar Gómez Ulla.

Los actos dieron comienzo con la llegada del JEMA, que fue recibido por el GJMACEN. Una vez le fueron rendidos los honores de ordenanza y revistada la fuerza, se procedió a la imposición de condecoraciones concedidas a personal civil y militar que había estado destinado en el hospital. A continuación, tras la lectura de la orden de cierre, pronunció unas sencillas y emotivas palabras, glosando los 32 años de historia del centro, el director accidental del Hospital del Aire y director del CIMA, coronel médico José L. García Alcón. Seguidamente el JEMA pronunció una breve alocución agradeciendo, en nombre del Ejército del Aire, los servicios prestados por el hospital que se cierra y encareciendo a todos los que van a otros destinos que sigan en la misma línea de efectividad y entrega que hasta este momento se han mantenido.

Finalmente se rindió homenaje a los caídos, mencionando especialmente a los que entregaron su vida en acto de servicio durante su actividad en el hospital: el comandante médico jefe de cirugía general José María Acitores Alcaide y el comandante enfermero Jesús Barral Rouco.

Finalizado el acto castrense los asistentes fueron invitados a una copa de vino español.

PARTICIPACION DEL GRUMOCA EN EL DISPOSITIVO DE SEGURIDAD DE LA CUMBRE DE JEFES DE ESTADO DE LA UE EN SEVILLA

Los días 21 y 22 de junio, tuvo lugar en Sevilla la Cumbre de Jefes de Estado de la Unión Europea. Como parte del dispositivo de seguridad aérea se contó con la participación del GRUMOCA, dada la experiencia acumulada en anteriores eventos como fueron las olimpiadas de Barcelona 92, Campeonato del Mundo de Esquí Sierra Nevada 96, Ryder Cup 97, Campeonato Mundial de Golf 99 y 7º IAAF Campeonato del Mundo de Atletismo Sevilla 99; la experiencia de este último ha servido de base para la planificación del cometido asignado de llevar a cabo la vigilancia del espacio aéreo a baja y muy baja cota ante la posible amenaza de un atentado terrorista por algún medio aéreo ligero.

Para preservar la seguridad aérea de este acontecimiento político la unidad activó una red de observadores visuales situados en lugares estratégicos del núcleo y periferia de la ciudad, además del radar móvil AN/TPS-43 E y un centro de control que recepcionó en todo momento la información procedente de ambas fuentes, siendo transmitida vía voz al centro de coordinación (CECOR) del dispositivo general de seguridad de la cumbre.



El centro de control del GRUMOCA ha suministrado información y control a un total de 40 aeronaves en la zona restringida, en su gran mayoría de las FCSE. Se ha comprobado nuevamente la efectividad de la red de observadores visuales informando del avistamiento de cuatro aeronaves ligeras no previstas, tomándose en este caso las acciones preventivas de identificación por parte del CECOR.



VISITA OFICIAL DE S.A.R. EL PRINCIPE DE ASTURIAS DON FELIPE DE BORBON Y GRECIA A LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

A las 10:20 horas del día 25 de junio, el "Puma 20" del Ala 48 aterrizaba sin novedad, ante la expectación de numerosos periodistas representantes de todos los medios de comunicación social, nacionales y regionales, en la Base Aérea de Alcantarilla. Momentos después, hacía presencia en la plataforma, donde se encontraban formadas las unidades que en esta base despliegan, S.A.R. el Príncipe de Asturias, don Felipe de Borbón y Grecia, que fue recibido por Ramón Luis Valcarcel Siso, presidente de la comunidad autónoma de la región de Murcia.

Entre las autoridades que se dieron cita en esta Base Aérea para acompañar a S.A.R., figuraban, además del presidente ya mencionado, el presidente de la asamblea regional, el delegado del Gobierno de la región de Murcia, los alcaldes de Murcia y Alcantarilla, el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, el jefe del Mando Aéreo del Estrecho y el coronel jefe de la base aérea visitada.

Tras los honores de ordenanza, S.A.R. tuvo la oportunidad de presenciar una excelente exhibición de la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), pudiendo comprobar el alto grado de instrucción y preparación de sus componentes, a los que felicitó personalmente.

Posteriormente, en la jefatura de estudios, el coronel jefe de la base, Gonzalo Fernández Curbera, realizó una exposición de las particularidades de la Base Aérea de Alcantarilla: unidades que alberga, misiones encomendadas, características fundamentales y modos de operar; no sin antes dar la bienvenida a S.A.R. y agradecer su visita; "Permitidme señor, en nombre de todo el personal destinado en esta Base Aérea, desde el coronel hasta el soldado más moderno, pasando obviamente por la totalidad del personal civil, laboral y funcionario, expresaros nuestra más cordial bienvenida a este pequeño, pero sin duda bello rincón de la huerta de Murcia, en cuyo corazón está enclavada la Base Aérea de Alcantarilla. Vuestra visita, Alteza, representa para toda mi gente una inyección de moral, por cuanto que ven con sus propiios ojos que el Príncipe de Asturias ha querido personalmente pisar este lugar para pasar unas horas entre todos nosotros. Vaya pues por delante, señor, nuestro más cordial, sincero y leal agradecimiento".



A lo largo de la conferencia, el coronel aludió a los orígenes de las unidades que alberga la hoy Base Aérea de Alcantarilla, principalmente la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" (EMP), y el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas del Ejército del Aire, unidades que calificó de "suma actualidad". En este sentido concluyó diciendo: "Señor, como he expresado en repetidas ocasiones a lo largo de mi intervención, os encontráis en una base aérea del Ejército del Aire que a pesar de su humildad, acoge a grandes unidades, si no en cuanto a su entidad, sí en relación a las misiones que tienen encomendadas que, como habréis podido comprobar, son de plena actualidad".

El heredero de la corona de España recorrió, con especial interés, las exposiciones está-



ticas que mostraban gran parte del material utilizado por la EMP y la EZAPAC. Asimismo, apreció el alto grado de instrucción de ambas unidades al visitar el campo de instrucción paracaidista y presenciar un ejercicio NEO (extracción de personal no combatiente) realizado por el Escuadrón de Zapadores, consistente en el rescate, evacuación y escape de un grupo de civiles (uno de ellos herido) de un territorio hostil.

Finalizó la visita con la firma de S.A.R. en el libro de honor de la base aérea de Alcantarilla y una posterior copa de vino, en la que tras el brindis por SM el rey, S.A.R. tuvo la oportunidad de saludar personalmente a oficiales, suboficiales, tropa y personal civil destinados en esta base aérea de Alcantarilla, con los que dialogó durante unos minutos.

El saludo y felicitación que S.A.R. don Felipe de Borbón y Grecia, Príncipe de Asturias, quiso transmitir a través de su rúbrica en el libro de honor, es el que a continuación se transcribe:

"Saludo con gran afecto a todo el personal, civil y militar, de esta Base Aérea de Alcantarilla y de las unidades encuadradas en ella, en recuerdo de mi visita. Felicito a todos por el entusiasmo demostrado en los ejercicios y por la eficacia en el cumplimiento de sus misiones. Felipe, Príncipe de Asturias".

Por la tarde y tras un almuerzo en el pabellón de oficiales, S.A.R. visitó la catedral de Murcia, donde pudo contemplar la exposición "Huellas", inaugurada el 22 de enero de 2002 por SS.MM. los Reyes de España. "Huellas" permite hacer un recorrido por la historia del reino de Murcia y la diócesis de Cartagena con la visión de más de 300 obras, algunas de ellas firmadas por Velázquez, Zurbarán y Salzillo.



Vista general de la plataforma oeste de la base de Waddington, donde se realizó la exhibición estática.

WADDINTON 2002, FESTIVAL AÉREO INTERNACIONAL

El festival aéreo internacional de Waddington es el mayor de los que anualmente organiza la RAF (Royal Air Force). Este año tuvo lugar los días 29 y 30 de junio.

La Base Aérea de Waddington está situada cerca de la ciudad de Lincoln, a unos 170 km al norte de Londres.

Esta base aérea acoge a los E3-D Sentry y Nimrod R1 de alerta aérea temprana y reconocimiento estratégico de la RAF. Igualmente, los cursos NOMAD de entrenamiento aire-aire se realizan desde esta base.

Esta edición ha contado con más de 60 aviones de Europa, Australia, Nuva Zelanda, Estados Unidos y Canadá. Evidentemente la RAF asumía el mayor porcentaje de plataformas aéreas, arropada con una gran participación de fuerzas aéreas de distintos países de la OTAN.

Además, la organización consiguió juntar a cuatro patrullas acrobáticas de gran experiencia, intercalando éstas diariamente con las exhibiciones "solo".

El año 2002 marca el 50 aniversario de Alerta Aérea Temprana en Europa, y una parte importante de la exposición estática del festival estuvo dedicada a aviones con este cometido.

La respuesta del público fue un año más impresionane. La Base Aérea de Waddington consiguió atraer alrededor de cien mil personas cada día, posiblemente debido a las siete horas contínuas de exhibiciones aéreas, así como a las buenas condiciones meteorológicas presentes a lo largo de prácticamente los dos días de festival.

Los simuladores de vuelo de los Red Arrows y del Ha-



Dos F-16 holandeses y dos belgas, para exhibición en vuelo. Nótese el camuflaje en "cebra" ya típico en las exhibiciones de los holandeses.



JAS-39 Gripen sueco.

rrier atrajeron mucho público, así como un enorme hangar con exposiciones diversas de temas aeronáuticos.

Sorprende un poco la gran cantidad de atracciones de todo tipo presentes en el Festival. Coches de época, atracciones de feria, zonas de recreo para los más pequeños, toda una serie de puestos para la venta de recuerdos del festival, cuadros, fotografías, una frutería, venta de paraguas y sillas, comida y hasta... suelos para viviendas.

Conociendo la afición de los ingleses por el fútbol, la organización instaló una pantalla de televisión para poder seguir en directo la final del Mundial. Algunas de las tripulaciones alemanas presentes vinieron equipadas con un "spray" gris que emplearon tras concluir el encuentro para tapar los mensajes que lucían las colas de sus aviones, en los que se proclamaban campeones del Mundial 2002.



E3-D de la RAF. Nótese la percha de reabastecimiento sobre la cabina.



Lancaster de la RAF.

Exhibiciones en vuelo

El programa de vuelos fue casi exlcusivamente de aviones militares, como se recoge más adelante. Hubo exhibiciones para todos los gustos.

Los nostálgicos pudieron contemplrar el vuelo de un Lancaster perteneciente al denominado "Battle of Britain Memorial Flight". El Lancaster tuvo un significado especial este año ya que se cumplen 60 años desde la primera vez que un bombardero de este tipo voló en operaciones reales precisamente desde la Base Aérea de Waddington.

El BBMF, con sede en la Base Aérea de Coningsby, cuenta además con cinco Spitfire y dos Hurricane en vuelo, entre otros aviones.

Ya se ha mencionado la participación de varias Patrullas. Los Red Arrows (Hawk) de la RAF, la Patrulla de Francia (Alpha Jet), los Frecce Tricolori (MB-339) italianos, así como la Patrulla de PC-7 (Pilatus) de la Fuerza Aérea suiza.

Esta última participaba por primera vez en una exhibición en vuelo en el Reino Unido. Los pilotos suizos que la integran vuelan en escuadrones operativos de F-18, F-5 o Alouette III, y entrenan una semana al año o los días previos a una exhibición. Rara vez participa en eventos fuera de Suiza, siendo la patrulla suiza de F-5 la más conocida.

También participaron los RAF Falcons, la Patrulla Acrobática Paracaidista de la RAF.

Los dos días de exhibiciones en vuelo se desarrollaron con el único percance de un enganche de cable de frenado por parte de un Tornado de la Armada alemana. Esto obligó a la organización a realizar ciertos ajustes para conseguir que prácticamente todos los aviones programados pudieron volar.

Una de las exhibiciones más esperadas fue la del Saab 39 Gripen. Los suecos están buscando mercado para este excelente avión que figuraba entre las principales novedades de esta edición (ruedas de prensa, publicidad en periódicos y un equipo muy completo de personal pendiente del mismo).

Otra exhibición interesante, especialmente por lo inusual en estos festivales, fue la del Saab 105 OE. Este avión es usado por la Fuerza Aérea austriáca como caza-bombardero, plataforma de reconocimiento y entrenador de combate previo al Draken.

Entre los favoritos del público estaban los visitantes habituales de las exhibiciones aéreas como el F-16, F-18, Mig-29 y Harrier.

A continuación se detalla una relación de participantes en vuelo

Militares: Jaguar GR1 (RAF); E-3D (RAF); Nimrod (RAF); Harrier GR7 (RAF); Tornado GR4 y F3 (RAF); Hawk (RAF); Tucano (RAF); Merlín (RAF); Tutor (RAF); Sea King (RAF); F-16 holandés y belga; F/A-18C suizo; EF-18 español; JAS 39 Gripen sueco; Mig-29 alemán; Tornado alemán; F-4F alemán; Saab 105 austriáco.

Patrullas acrobáticas (militares): Red Arrows; Patrulla de Francia; Frecce Tricolori; Patrulla suiza de PC-7; RAF Falcons.

Civiles: biplano "Boeing Stearman" (Utterly Butterly); Historical Flight (BBMF); diversos planeadores ("Condor Team"); Bell 206' Albatross.

Exposición estática

Este año ha sido el de mayor número de aviones en la plataforma de exposición estática, pero sin grandes novedades.

Se estableció un área para la mayoría de los aviones de la RAF, donde el público podía acceder al interior de los mismos o a la cabina de los cazas. Sin duda alguna, el avión más visitado fue el E-3D del 23 Escuadrón de la RAF que opera desde la propia base de Waddington.

También acaparó la atención el Apache holandés, cuya tripulación hizo "horas extras" atendiendo a todas las preguntas del numeroso público que lo rodeaba.

Participación del Ejército del Aire

El Ejército del Aire estuvo representado por dos EF-18 del Ala 15 con una exhibición en vuelo cada día. Un CN-235 del Ala 35 prestó el apoyo necesario para el transporte de personal y material.

IGNACIO D. FERRANDIZ
Capitán de Aviación

OFICIAL DEL MES EN MANÁS (KIRGUISTÁN)

El día 30 de junio en la B.A. de Manás (Kirguistán), fue elegido como "mejor oficial del mes" el teniente Tomás García Izquierdo perteneciente al Destacamento Géminis desplegado en esa base. El teniente Izquierdo está destinado en el Ala 31 desde julio de 1993 y ya ha realizado más de 3.400 horas de vuelo en material T-10 Hércules. Como parte del destacamento ha volado 20 misiones (148 horas de vuelo), muchas de las cuales las hizo como comandante de aeronave.

El jefe del destacamento Géminis propuso al teniente Izquierdo por su profesionalidad, disposición para el servicio y por el conjunto del trabajo que él llevó a cabo en el destacamento. El acto se celebró en el hangar de contraincendios de la base y fue presidido por el general Lloyd, jefe de la misma, quién le hizo entrega de un diploma acreditativo.



RECONOCIMIENTO A LA UMAD

En un sencillo acto celebrado el 30 de junio en el Destacamento de la UMAD, el coronel Loren W. Flossman, comandante del 438 Escuadrón Expedicionario de Aeroevacuación de la USAF, hizo entrega de unos documentos acreditativos de reconocimiento al Destacamento español por la estrecha colaboración que ha habido entre ambas unidades hasta la fecha.





DESPEDIDA DE SPILIMBERGO

El día 1 de julio se desarrollan en la Base Aérea de Aviano los actos de cierre del destacamento Icaro. Este destacamento ha estado desplegado durante ocho años aproximadamente en esta base del norte de Italia. Durante este tiempo y paralelamente al desarrollo de las operaciones aéreas, el personal allí destacado ha tenido la oportunidad de convivir con el pueblo italiano, aprendiendo sus costumbres, idioma, gastronomía, etc.

Un claro exponente de esta convivencia es la localidad de Spilimbergo, en donde parte del personal del Ala 31 instaló durante temporadas su segunda casa. Es por eso que, con la asistencia del GJMALEV, del coronel jefe del Ala 31, del coronel jefe del Ala 15, del jefe del destacamento Icaro, y el apoyo de la banda de música del MALEV se realizaron los actos para despedir al personal español del entrañable pueblo italiano.

Los actos se iniciaron con un equeño concierto por parte de la banda de música del MALEV. Posteriormente se procedió a un intercambio de regalos en el consistorio municipal de Spilimbergo y, a continuación, la comitiva formada por el personal del Ejército del Aire, las autoridades locales, el grupo alpino de Spilimbergo y los numerosos ciudadanos que espontáneamente se quisieron unir al acto, se trasladaron al monumento a los soldados italianos que dieron su vida en la Segunda Guerra Mundial. Frente al monumento, se interpretaron los himnos nacionales de Italia y España, para seguidamente, a los acordes del toque de oración, depositar una corona de flores por los caídos de ambos países.

La jornada finalizó en el hotel President, morada habitual de los miembros de la unidad, donde, tras descubrir una placa conmemorativa, se sirvió un espléndido bufett preparado por el siempre atento personal del hotel. Luego llegó el momento triste de las despedidas y de decir hasta siempre a los amigos que nos hicieron sentir como en casa en esa bella localidad de Spilimbergo.



CEREMONIA FINAL DE DESACTIVACION DEL DESTACAMENTO ICARO EN LA BASE AÉREA DE AVIANO

El día 1 de julio tuvo lugar la ceremonia de desactivación del destacamento Icaro en la base aérea de Aviano. Los actos estuvieron copresididos por el general jefe del Estado Mayor del Aire, Eduardo González-Gallarza Morales, y del general jefe del Estado Mayor de la Aeronáutica Militar italiana, Sandro Ferracuti. Asistieron asimismo autoridades locales civiles y militares. Como representación del Ejército del Aire, se pudo contar con la presencia de los generales jefes del MACOM, MACEN, MAEST y MALEV y jefes de unidades vinculadas al destacamento a lo largo de sus casi ocho años de historia.

La formación, al mando del teniente coronel Ramón Raimundo Martínez, estaba compuesta por el personal del destacamento Icaro y la banda de música del Mando Aéreo de Levante y 3ª Región Aérea. Asimismo, como muestra de la colaboración recibida durante la estancia en la base aérea de Aviano, las enseñas nacionales de Italia y Estados Unidos ocupaban su puesto en formación junto a la española.

La ceremonia se abrió con la lectura de la orden de desactivamción del destacamento. Tras las alocuciones de los dos generales que presidían el acto, se llevó a cabo el homenaje a los caídos, realzado por los acordes de la banda de música del MALEV.

Después de esto, los cuatro EF-18 españoles desplegados en la base aérea de Aviano se despidieron en su regreso a España con un desfile aéreo por última vez en la historia de Icaro.

El arriado de la bandera del destacamento puso el colofón a un emotivo acto que reunió un gran número de asistentes entre el personal italiano y americano que ha mantenido relación con el personal del Ejército del Aire a lo largo de su estancia en la base.

En el vino de honor servido a continuación y tras el intercambio de obsequios, el JEMA procedió a entregar a los antiguos jefes de destacamento una placa conmemorativa de su estancia al mando del mismo.

A las 15:00 horas y finalizados todos los actos, la comitiva del Ejército del Aire partió de regreso a España a bordo de un T-21 del Ala 35 dispuesto al efecto.



VISITA VIAJE FIN DE ESTUDIOS DE LA X PROMOCION DE LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE

El día 1 de julio tuvo lugar la visita de la X promoción de suboficiales de la Academia Básica del Aire a la Base Aérea de Gando, cumpliendo con el programa general del viaje de fin de estudios.

El coronel jefe de la misma, Francisco A. Rincón Abad, dio la bienvenida a los 11 profesores y 120 alumnos, los cuales pudieron disfrutar de un programa amplio durante el cual visualizaron un vídeo ilustrativo de la base y visitaron distintas dependencias del Ala 46, el 802 Escuadrón y el Grupo de Alerta y Control.





VISITA DE LOS ALUMNOS DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE A LA COMUNIDAD AUTONOMA DE LA REGION DE MURCIA

El día 2 de julio, tuvo lugar la visita a la comunidad autónoma de Murcia por parte de profesores y alumnos de esta Academia General del Aire.

La delegación de la AGA estaba compuesto por el coronel director, Eugenio Ferrer Pérez, seis profesores y 91 alféreces alumnos, quienes, como viene siendo habitual en los últimos años, se dirigieron al santuario de la Fuensanta, cerca de la capital como inicio de la visita, para realizar la tradicional ofrenda a la Virgen de la Fuensanta, patrona de Murcia, y que fue llevada a cabo por dos alféreces alumnos.

En el mencionado santuario, la delegación de la AGA fue recibida por el vicepresidente de la comunidad autónoma, Antonio Gómez Fayren.

A continuación, se desplazaron a la sede de la comunidad, donde visitaron sus instalaciones. El alférez alumno Merino Palacios, nº 1 del Cuerpo General Escala Superior de Oficiales, agradeció en nombre de todos sus compañeros, la acogida que esta tierra les ofreció a todos ellos durante su fase de formación en la Academia General del Aire.

Para finalizar la visita, la comunidad autónoma de Murcia ofreció un almuerzo a profesores y alumnos de la AGA.







ENTREGA DE REALES DESPACHOS DE TENIENTE Y ALFÉREZ EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE



El día 4 de julio y presidido por S.A.R. el Príncipe de Asturias, tuvo lugar en la Academia General del Aire (San Javier), el acto de entrega de reales despachos de teniente y alférez a los 85 alumnos que finalizaban sus estudios en esta Academia General del Aire, de los cuales tres son mujeres.

El despacho lo recibieron: 39 oficiales pertenecientes a la LIII promoción del Cuerpo General-Escala Superior de Oficiales; 10 oficiales (2 mujeres) pertenecientes a la LIII promoción de Intendencia-Escala Superior de Oficiales; 2 oficiales pertenecientes a la X promoción del Cuerpo de Ingenieros-Escala Superior de Oficiales.

El despacho de alférez lo recibieron: 14 oficiales pertenecientes a la XI promoción del Cuerpo General-Escala de Oficiales: 12 Oficiales pertenecientes a la XI promoción del Cuerpo de Especialistas-Escala de Oficiales;8 oficiales (1 mujer) pertenecientes a la VII promoción del Cuerpo de Ingenieros-Escala Técnica de Oficiales.

A las 11:30 horas S.A.R. el Príncipe de Asturias llegaba a la plaza de armas de la Academia, donde recibía los honores de ordenanza, pasando a continuación revista a las fuerzas participantes.

Se celebró seguidamente el acto de acción de gracias, ofrecido por el arzobiso castrense José Manual Estepa Llaurens, acompañado de los capellanes de la AGA.

Al finalizar el mismo se produjo el relevo de abanderados, donde el alférez de la LIV promoción del Cuerpo General-Escala Superior de Oficiales, Javier Barranco García, hizo entrega de la bandera al nuevo abanderado de la AGA, el alférez alumno nº 1 de la LV promoción del Cuerpo General-Escala Superior de Oficiales Luis Olalla Simón.



S.A.R. entregó los reales despachos a los tenientes y alféreces que obtuvieron el número uno en sus respectivas escalas y cuerpos, siendo los mismos los que a continuación se detallan:

Cuerpo General-Escala Superior de Oficiales, teniente José Antonio Merino Palacios; Cuerpo General-Escala de Oficiales, Daniel Pérez Ceballos; Cuerpo de Especialistas-Escala de Oficiales, alférez Alfonso Marín Jiménez; Cuerpo de Intendencia-Escala Superior de Oficiales, teniente Miguel Gascón Salvador; Cuerpo de Ingenieros-Escala Superior de Oficiales, teniente Alvaro Mateo Millán; Cuerpo de Ingenieros-Escala Técnica de Oficiales, alférez Oscar Alves Fernández.

Asimismo, impuso al teniente José Antonio Merino Palacios y a los alféreces Daniel Pérez Ceballos y Alfonso Marín Jiménez, la Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco que les fue concedida igualmente por el motivo anteriormente mencinado.

A los demás componentes de las distintas promociones le fueron entregados sus despachos por las primeras autoridades militares y civiles que asistieron al acto. Seguidamente el coronel director de la Academia General del Aire, Eugenio Ferrer Pérez pronunció una breve alocución, tras la cual se interpretó el himno del Ejército del Aire.

Finalizando el himno, S.A.R. el Príncipe de Asturias, invitado por el coronel director, dio la orden de rompan filas a los nuevos tenientes y alféreces.

Se realizó a continuación el desfile aéreo y terrestre, donde nueve aviones E-25, nueve aviones E-26 y un avión T-12 pertenecientes a esta Academia, sobrevolron la avenida García Morato; haciéndolo a continuación el Escuadrón de Alumnos que desfiló ante S.A.R.

Como punto final al acto de entrega de Reales Despachos tuvo lugar el homenaje a los que dieron su vida por España, depositándose una corona de laurel ante el monumento a ellos dedicado e interpretándose el toque de oración. Más tarde se ofreció en el salón del club social de alumnos una copa de vino español a la que asistieron S.A.R., invitados militares y civiles y los nuevos tenientes y alféreces.

CLAUSURA DEL CURSO ESCOLAR EN LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE SEGURIDAD, DEFENSA Y APOYO (ETESDA)

El día 5 de julio tuvo lugar en la plaza de armas de la ETESDA la entrega de diplomas a los militares profesionales de tropa y marinería de la 13ª promoción (1ª incorporación), que finalizaron su formación en la Escuela. Con este acto se clausuró el curso escolar 2001/02.

La escuela es el centro de enseñanza del Ejército del Aire que recibe mayor número de alumnos cada año. El pasado curso pasaron por sus aulas 1.683 profesionales de nuestro Ejército, de ejércitos de otras naciones y miembros de policías locales.

1.603 militares profesionales de tropa y marinería (374 personal femenino) tuvieron el primer contacto con nuestro Ejército y aprendieron lo que es la institución militar, sus normas y sus valores. Esta formación constituye la base de cualquier actividad que desarrollen durante su permanencia en las Fuerzas Armadas.

La necesidad de proteger nuestra fuerza aérea y apoyar su despliegue exige profesionales preparados en una gran variedad de especialidades que curso tras curso se imparten en esta escuela: seguridad y defensa, operaciones aéreas (NBQ y contraincendios, auxiliar de supervisor de carga, combustibles, zona de vuelos), hostelería, logística aérea (apoyo al personal, sanidad).



En relación con la enseñanza de perfeccionamiento se impartieron dos cursos de seguridad y defensa, dos cursos de protección de personalidades, dos cursos de guía y adiestramiento de perros-policía, un curso de hostelería y alimentación.

Para desarrollar los distintos programas se impartieron 18.310 horas lectivas y se realizaron una media de 13,8 actividades simultáneas cada periodo de clase. Las enseñanzas eminentemente teórico-prácticas exigieron durante muchos periodos realizar actividades que se extendieron durante las 24 horas del día debido a los numerosos ejercicios y prácticas que deben ser llevadas a cabo en ambiente nocturno.





INAUGURACION DE LA RESIDENCIA DE ACCION SOCIAL DE LOS ALCAZARES

El día 5 de julio en la Base Aérea de San Javier, el teniente general jefe del Mando Aéreo del Estrecho y Segunda Región Aérea, Fernando Mosquera Silvén, acompañado por el general jefe del Mando de Personal, general director de Asistencia al Personal, coronel jefe de la Base Aérea de San Javier y coronel jefe de la Sección de Residencias de Acción social, presidió el acto de inauguracón de la residencia de acción social de "Los Alcázares" el cual se desarrolló con el siguiente programa:

- Lectura de la Resolución núm. 231/2001 de 1 de octubre de 2001 de JEMA por la que se crea la residencia militar de "Los Alcázares" para uso preferente del personal militar de tropa profesional del Ejército del Aire y sus familiares.
- Bendición de la instalación por el capellán de la Academia.
- Descubrimiento de la placa conmemorativa por el GJMAEST.

La residencia cuenta con 18 apartamentos los cuales constan de hall, cuarto de baño (completo), cuarto de estar con dos sofás-camas, dormitorio de dos camas y además están dotados de microondas, nevera, TV, vajilla, etc.

Prestación de servicios: pistas de tenis, pistas de atletismo, frontenis, gimnasio, polideportivo (baloncesto, balonmano, etc), comedor en 1ª comida (del 15 de junio al 15 de septiembre).

En el primer verano de funcionamiento se ha concedido alojamiento en turnos de 15 días a 41 tropa profesional acompañados por 65 familiares lo que da un total de 106 personas.

La residencia permanecerá abierta todo el año y el personal de tropa que esté interesados en disfrutar de la misma se pueden dirigir directamente al jefe de la Residencia.

1.000 HORAS DE VUELO DEL DESTACAMENTO GÉMINIS (MANÁS)

El día 5 de julio se cumplieron las primeras 1.000 horas de vuelo del destacamento Géminis desplegado en la base aérea de Manás (Kirguistán). La misión consistió en un vuelo Manás – Bagram – Kandahar (Afganistán) para transportar material a las fuerzas U.S. allí desplegadas. Al finalizar el vuelo la tripulación se fotografió con parte del personal de apoyo y mantenimiento que recibió al avión.



Estas 1.000 horas de vuelo corresponden, en la mayor parte, al apoyo prestado por el destacamento a la operación Libertad Duradera, pero también se realizaron misiones en beneficio de los destacamentos españoles de Kabul y Bagram. Se han realizado 136 misiones que han supuesto un total de 360 salidas, en las que se transportaron 1.640 pasajeros y 1.253 Tm de carga diversa (vehículos, munición, alimentos, agua, etc)

Como se recordará, el destacamento Géminis llegó al Kirguistán el 22 de febrero con tres aviones T-10 "Hércules". A finales de marzo se replegó uno de los aviones y finalmente a partir del 1 de julio solamente quedó en Manás un avión T-10.



ENTREGA DE DESPACHOS DE LA X PROMOCION DE LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE

El día 9 de julio, S.M. el Rey presidió el acto de entrega de Reales Despachos a los 123 nuevos suboficiales del Ejército del Aire, pertenecientes a la X promoción de la Academia Básica, en un acto que tuvo como escenario la plaza de armas de la Unidad.

A su llegada a la Academia fue recibido por el coronel director, Antonio Valderrábano; por el presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera; por el ministro de Defensa, Federico Trillo; por el alcalde del Ayuntamiento de Valverde de la Virgen, Antolín Fandiño; por el jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante Antonio Moreno Barberá; por el subsecretario de Defensa, Víctor Torre; por el jefe del Estado Mayor del Aire, general del Aire Eduardo González-Gallarza y por el general jefe del Mando Aéreo del Centro teniente general Gonzalo Ramos.

Los actos comenzaron con la liturgia de acción de gracias ofrecida por el arzobispo general castrense, monseñor José Manuel Estepa, para a continuación S.M. el Rey hacer entrega de los despachos a los sargentos que han obtenido el número 1 en el Cuerpo General (sargento Fernando Pérez García), y en el Cuerpo de Especialistas (sargento Francisco José Ferrer Vidal). Posteriormente y en filas de 10 el resto de la promoción recibió su despacho de manos de diferentes autoridades civiles y militares asistentes a los actos.

El coronel director de la Academia, Antonio Valderrábano, que a partir de esta fecha pasará destinado al Estado Mayor de la Defensa, impartió la última lección del curso, en la que comenzó por agradecer a S.M. el Rey su presencia en estos actos, para seguir diciendo que "ante Vuestra Majestad se encuentran 123 sargentos que hoy concluyen en esta Academia su enseñanza de formación, tras haber superado un periodo académico lleno de grandes sacrificios, esforzándose al máximo para adquirir las habilidades y destrezas necesarias que les capacitan para desempeñar con competencia las misiones que en el futuro habrán de llevar a cabo".

A continuación se dirigió a

los nuevos sargentos, indicándoles que a su formación "nos hemos entregado sin regatear esfuerzos y deseando inculcar en vuestros espíritus un profundo amor a España, a sus instituciones, a sus pueblos y a su historia". Les recordó que pertenecen a un Ejército "altamente tecnificado, dinámico y operativo, que cuenta con los más modernos sistemas de armas, permanentemente dispuestos para ser empleados, cuando se decida su participación en aquellas acciones que se determine en defensa de los intereses nacionales y de apoyo a nuestros aliados".

Les indicó que "debéis tener presente en vuestras tareas conceptos como la calidad del trabajo bien hecho y el coste-eficacia, ya que de esta manera sus resultados redundarán en beneficio del servicio". Asimismo, "constituís un ejemplo para los militares profesionales de Tropa y Marinería, deseosos de hacer entrega de lo mejor que hay en ellos al servicio de la sociedad y de los ideales que la animan". Por otro lado, les animó a continuar su formación "perseverando siempre en el camino del perfeccionamiento y el estudio, desarrollando al máximo las capacidades y habilidades necesarias para el más eficiente desempeño de vuestro trabajo".

Al concluir su mandato en la Academia Básica, el coronel Valderrábano manifestó su agradecimiento "al equipo competente e ilusionado de los buenos profesionales que constituyen la plantilla de este centro. Su generosidad, lealtad y amor al Ejército del Aire es digno de admiración". También agradeció "a las autoridades e instituciones leonesas, en especial a los Ayuntamientos de León y Valverde por la acogida, afecto y apoyo con los que me han distinguido", y por último al "pueblo de León por el afecto y atenciones que prestáis al Ejército del Aire y a sus componentes".

Finalizó el discurso, pidiendo a nuestra Patrona "que nos acompañe a todos iluminando nuestro espíritu y manteniendo siempre vivas las energías necesarias para estar permanentemente dispuestos al sacrificio que nos impone nuestra responsabilidad como leales servidores de la Patria".



Antes de entonar el himno del Ejército del Aire, se procedió al homenaje a los que dieron su vida por España, durante el cual una formación de aviones C-101 del Grupo de Escuelas de Matacán sobrevoló la plaza armas.

Concluyó el acto ordenando S. M. el Rey a la X promoción "romper filas por última vez en esta Academia", contestando éstos con el lanzamiento de las gorras al aire.

Antes de emprender viaje de regreso por vía aérea a Madrid, S.M. el Rey departió, durante una recepción celebrada en uno de los hangares de la Academia, con los nuevos suboficiales y sus familias, así como con el resto de profesionales de la unidad.

Esta X promoción tiene el siguiente desglose numérico:

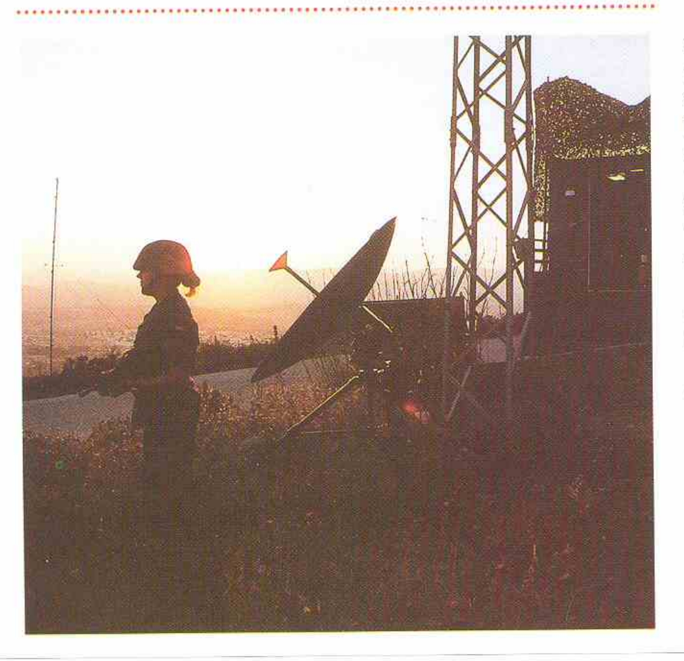
• 48 del Cuerpo General: 27 de Seguridad y Defensa (4 mujeres), y 21 de Mando y Control (4 mujeres).

• 75 del Cuerpo de Especialistas: 29 de Mantenimiento de Aeronaves (2 mujeres); 15 de Telecomunicaciones (3 mujeres); 11 de Informática (1 mujer); 9 de Administración (2 mujeres); 11 de Automóviles.

VISITA DEL GJMAEST AL DESTACAMENTO DEL GRUMOCA DURANTE LA OPERACION "ROMEO-SIERRA"

El día 17 de julio, día crítico durante la operación Romeo-Sierra, el teniente general Fernando Mosquera Silvén, general jefe del Mando Aéreo del Estrecho, efectuó una visita al destacamento que el Grupo Móvil de Control Aéreo mantenía desplegado en un punto del sur de España.

A su llegada fue recibido por el coronel jefe de la unidad Venancio Saavedra Barranco, quien le explicó el despliegue operativo de los medios de vigilancia, control, comunicaciones y la red de observadores visuales, pasando posteriormente a visitar el conjunto radar AN/TPS-43, Cecom Móvil y Terminal Satélite, así como todos los medios de apoyo necesarios para la operatividad del destacamento.



El GJMAEST alabó la rapidez con que se efectuó el despliegue, llevándose a cabo en un corto espacio de horas desde la recepción de la orden.

La unidad, que se integró dentro del sistema de alerta y control, realizó durante los días de la operación una intensa vigilancia aérea en la zona del Estrecho, detectando un total de 333 trazas y contactando con más de 60 aeronaves.

VISITA DEL TENIENTE GENERAL MOSQUERA, GJMAEST, AL ALA 11 CON MOTIVO DE LA OPERACION ROMEO SIERRA

El día 18 de julio, el teniente general jefe del Mando Aéreo del Estrecho, Fernando Mosquera Silvén, visitó en la Base Aérea de Morón al contingente desplegado en la misma involucrado en la operación Romeo Sierra.

A su llegada a la base fue recibido por el coronel jefe de la misma y Ala 11, Jesús Pinillos Prieto, así como por los representantes de las unidades desplegadas.

Posteriormente el teniente general recibió información de primera mano sobre las misiones realizadas por estas unidades y el estado de las operaciones en curso, a través de las presentaciones que cada unidad fue realizando en la sala de exposiciones del centro de operaciones de la base.

Durante la operación Romeo Sierra la Base Aérea de Morón ha sido pieza clave en el desarrollo de las operaciones; fue la base de despliegue para toda la operación de las fuerzas aeromóviles del Ejército de Tierra y desde ella saldrían la mayor parte de los aviones que aseguraron el apoyo aéreo para la realización exitosa de la operación.



En la base estuvo desplegado un destacamento de artillería antiaérea y transmisiones del Ejército de Tierra, así como personal y aviones de otras unidades del Ejército del Aire como fueron el Ala 15, Ala 12, 408S QN, Grupo 43 y Ala 31.



PRIMERA CARRERA POPULAR RUN THE TOROS

En un ímprobo esfuerzo por llevar el espíritu de Coubertain por doquier en el mundo, allá donde nos lleven las misiones del Ejército del Aire, y como lazo de confraternización entre todas las naciones aliadas componentes de la 376 AEW, se celebró el pasado día 14 de agosto la 1ª carrera popular "Run the Toros" en la Base Aérea de Manás.

Se diseñó al efecto un circuito cercano a los 6 Km aprovechando las incomparables cualidades que el terreno circundante a la base ofrecía. Al éxito de participación (personal de 6 nacionalidades diferentes) hay que unir el éxito deportivo pues fue el Tte. Juan Julián Vicente Vicente (Ala 31) el aplastante vencedor de la carrera con un tiempo de 19:05.

Al final de la prueba se obsequió el esfuerzo de todo participante con una camiseta exclusiva de la carrera.

Es obligatorio recalcar el esfuerzo del personal del destacamento Géminis para organizar la carrera, en concreto por el brigada Luis Salazar de Gurendes de la Fuente (Ala 31) que fue felicitado por el general jefe de la 376 AEW (USAF) que incluso participó en la carrera.

VISITA DEL JEMA A LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

El día 5 de septiembre tuvo lugar la primera visita oficial, como general jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, de Eduardo González-Gallarza Morales, a la Base Aérea de Talavera la Real.

El JEMA, que fue recibido a pie de avión por el coronel jefe de la unidad, Luis Miguel Llanos Morán, se dirigió al edificio de Fuerzas Aéreas para recibir un briefing de misión tras el cual realizó un vuelo en avión F-5 modernizado (F-5M) acompañado por el comandante J.J. Barea Navamuel. Durante la misión pudo comprobar las posibilidades que ofrece el nuevo avión modernizado, tales como, sistema automático de puntería, capacidad de interceptación utilizando el radar aire-aire, capacidad de aproximación instrumental autónoma y otras, que sin duda significarán un paso de gigante en la formación de los futuros pilotos de caza del Ejército del Aire.



Tras comentar las incidencias del vuelo se dirigió a la sala de briefing donde el coronel Llanos realizó una exposición, haciendo hincapié en los dos principales retos que la unidad debe afrontar próximamente: adaptación del curso de Caza y Ataque a las posibilidades que ofrece la tecnología actual del avión modernizado, y celebración del 50º aniversario de la creación de la Base Aérea de Talavera y fundación de la "Escuela de Reactores", celebración a desarrollar mediante una serie de actos que tendrán lugar a lo largo del año 2003.



A continuación, el JEMA recorrió las diferentes dependencias de la base, saludando al personal militar y civil que se encontraba trabajando en las mismas. Al pasar por el museo firmó en el libro de honor dedicando unas palabras de felicitación al personal de la unidad por la excelente labor desarrollada en los casi 50 años de historia y animándoles a continuar en esa línea.

Los actos concluyeron con un vino de honor y la celebración de una comida, tras la cual emprendió su regreso a Madrid.



APERTURA DEL CURSO ACADEMICO 2002-2003 EN LA ESCUELA DE TECNICAS DE SEGURIDAD, DEFENSA Y APOYO

El día 20 de septiembre tuvo lugar en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) el solemne acto de apertura del curso académico 2002-2003 presidido por el teniente general Jefe del Mando Aéreo de Levante y Tercera Región Aérea, Manuel Estellés Moreno, al que acompañó el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza Ramón Mesa Domenech. En representación de la Dirección de Enseñanza asistió el coronel subdirector de Formación Angel Moreno Josá.

El acto se inició con la lectura de la memoria del curso académico 2001-2002. En el pasado curso escolar la ETESDA desarrolló 21 Planes de Estudio diferentes para capacitar a los profesionales de nuestro Ejército en la realización de las actividades propias de las especialidades de Seguridad Defensa y Apoyo, Operaciones Aéreas (en las modalidades de Auxiliar de supervisor de carga, Combustibles y NBQ y Contraincendios), Logística aérea y Hostelería. Estos Planes también comprenden la formación general militar que reciben los aspirantes a ingresar en nuestro Ejército como Tropa Profesional, formación que recibió especial atención por parte de todos los cuadros de mando del Centro. Pasaron por sus aulas 1667 alumnos de los que el 22% fueron mujeres, siendo el centro de formación del Ejército del Aire donde se formaron más profesionales.

La lección inaugural fue impartida por el primer jefe del Destacamento del Ejército del Aire en Kabul teniente coronel Esteban Pascual Hernando sobre "Operaciones del Ejército del Aire en Afganistán". En su exposición el teniente coronel Pascual describió las distintas actividades que se realizan en este tipo de operaciones, subrayando la necesidad de disponer de personal preparado para afrontar estos cometidos y cualquier otro tipo de situaciones en las que pudiera participar el Ejército del Aire.

En su intervención, el coronel director de la Escuela Carlos Sánchez Bariego agradeció en primer lugar la labor docente realizada por antiguos profesores del Centro que previamente habían recibido la "medalla de profesor distinguido de la ETESDA". Subrayo que en la función docente la única lección magistral es la del ejemplo, citando a un gran escritor que afirmaba que "el profesor mediocre, dice; el buen profesor, explica; el profesor superior, demuestra; pero el gran profesor inspira". Y lo que los profesores deben inspirar y estimular es la creatividad del alumno.

Por otro lado y en relación con la principal finalidad de nuestras Academias y Escuelas, afirmo que posiblemente ningún Centro del sistema educativo general esté capacitado para fomentar los principios y valores de la Institución Militar. Por esto las actividades relacionadas con la formación general militar debían tener una especial relevancia en la ETESDA.

Concluyó sus palabras haciendo referencia a la gran responsabilidad que todos los cuadros de mando de la Escuela tienen en la formación del alumno, recordando la famosa frase de Napoleón: "La inmoralidad más grande es desempeñar un oficio que no se sabe" a lo que añadió que mayor inmoralidad es la de enviar a un profesional a realizar un cometido sin haberle proporcionado la preparación adecuada.

El teniente general Estellés cerró el acto haciendo referencia a la labor de formación que realizaba la Escuela a pesar del déficit de personal con que contaba y declaró inaugurado el curso académico 2002-2003 en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo.



CONGRESO DE MEDICINA

Una delegación de la Sanidad del Ejército del Aire, presidida por el general de división Vicente Navarro Ruíz, participó en el el XXXIV Congreso Internacional de Medicina Militar, celebrado en Sun City (Sudáfrica), entre los días 15 y 20 de septiembre de 2002, en el cual participaron más de cien delegaciones de diferentes países.

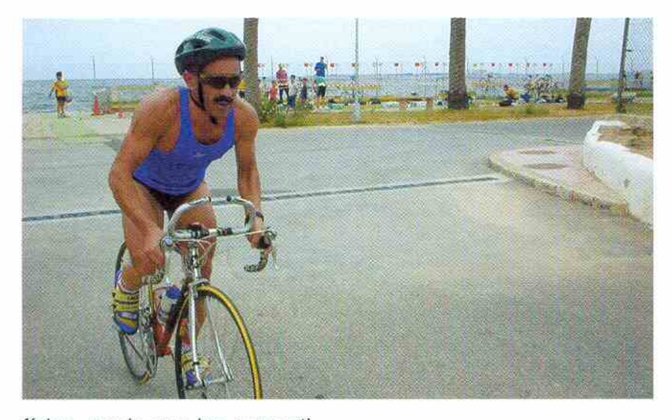
La delegación española que presentó varios trabajos obtuvo el primer y único premio del Congreso con el trabajo titulado: Logistic Fitting of Spanish UMAD for ITS deployment in Afganistan, realizado por el general Navarro y los comandantes Juste y Mañes.

El teniente general J.L. Jansen Van Rensburg, presidente del Comité Organizador y jefe de la Sanidad Militar de las Fuerzas Armadas sudafricanas, fue el encargado de entregar el citado premio.

V FASE XXXIX TROFEO EJÉRCITO DEL AIRE VIII CAMPEONATO DE AEROMODELISMO DEL E.A. I CAMPEONATO DE TRIATHLON DEL E.A.

Entre los días 21 al 26 de septiembre pasado, ha tenido lugar en la Academia General del Aire la V fase del XXXIX trofeo Ejército del Aire, que comprendía, en esta ocasión, los deportes de baloncesto y fútbol sala. Simultáneamente se ha celebrado el I campeonato de Triathlon del Ejército del Aire y el VIII campeonato de aeromodelismo del Ejército del Aire.

En las pruebas de la V fase (baloncesto y fútbol sala) compitieron seis equipos, uno por cada región aérea deportiva, que exhibieron un buen nivel técnico y de preparación física, por lo que las competiciones resultaron muy reñidas y los resultados de los partidos muy próximos (pocas diferencias en el marcador). Se podría decir que en esta edición las diferencias entre los distintos equipos fueron muy escasas.



La competición de aeromodelismo resultó también muy interesante, debido a la experiencia y buen hacer de todos los participantes y a las excelentes instalaciones proporcionadas por el club de aeromodelismo "los Halcones de la Rambla".

Finalmente, el I campeonato de Triathlon del Ejército del aire, al que concurrió como invitado personal del Ejército de Tierra y Guardia Civil, resultó un verdadero éxito de organización y resultados. En este sentido, fue decisiva la elección de la Academia General del Aire para la celebración de esta prueba, debido a su ubicación a orillas del Mar Menor. Muy importantes fueron también la colaboración del sector de Tráfico de la Guardia Civil y de los ayuntamientos de San Javier y Fuente-Alamo.

Las clasificaciones obtenidas fueron las siguientes:

• Fútbol Sala: 1º. Mando Aéreo de Canarias; 2º. Segunda Región Aérea "B"; 3º. Primera Región Aérea "A"; 4º. Segunda Región Aérea "A"; 5º. Primera Región Aérea "B"; 6º. Tercera Región Aérea.

• Baloncesto: 1º. Mando Aéreo de Canarias; 2º. Segunda Región Aérea "A"; 3º. Primera Región Aérea "A"; 4º. Segunda Región Aérea "A"; 5º. Primera Región Aérea "B"; 6º. Tercera Región Aérea.

• I Campeonato de Triathlon del E.A.:

- Clasificación Absoluta Individual (8 primeros clasificados): 1º. soldado Luis Manzano Bentio (E. Tierra); 2º. soldado Rafael Alvarez Clachadiña (2ª R.A. "A"); 3º. sargento José Pérez Martín (2ª R.A. "A"); 4º. cabo 1º Ramón Arias García (G. civil); 5º. subteniente Francisco Luque Martínez (2ª R.A. "B")' 6º. cabo 1º Domingo GutiérrezBejarano (3ª R.A.); 7º. sargento 1º Juan J. Alvarez Ruiz (MACAN); 8º. sargento 1º Ivan Martínez Pérez (MACAN).

- Clasificación Individual Ejército del Aire: 1º. soldado Rafael Alvarez Clachadiña (2ª R.A. "A"); 2º. sargento José Pérez Martín (2ª R.A. "A"); 3º. subteniente Francisco Luque Martínez (2ª R.A. "B").

- Clasificación Equipos: 1º. segunda Región Aérea "A"; 2º. Mando Aéreo de Canarias; 3º. segunda Región Aérea "B".

• VII Campeonato de Aeromodelismo del E.A.: Maquetas: brigada Juan L. Marzón González; Acrobacía: brigada Celestino Morán Santamarta; Veleros Eléctricos: brigada Eduardo Montero Barbillo; Veleros Térmicos: sargento Mario Cadenas Madrid; Fun-Fly: cabo Carlos J. González Erencia; Aeromodelista más completo: cabo Carlos J. González Erencia.

El acto de clausura tuvo lugar el día 26, y estuvo presidido por el coronel Eugenio Ferrer, director de la Academia General del Aire. Durante el mismo se hizo entrega de los trofeos pruebas militares (a la Segunda Región Aérea "B"), pruebas deportivas (a la Primera Región Aérea "A") y Trofeo Ejército del Aire 2002 (a la Primera Región Aérea "A"), que premian la actuación de las regiones deportivas aéreas a lo largo de las competiciones celebradas durante el año.

CLAUDIO REIG NAVARRO
Coronel de Aviación

FESTA DEL CEL



Un año más, con motivo de las Fiestas de la Merced la ciudad de Barcelona ha cumplido su cita aeronáutica con la exhibición de la 'Festa del Cel' (Fiesta del Cielo). El día 22 de septiembre amaneció un día radiante que permitió a los barceloneses y a los numerosos forasteros desplazados hasta la capital catalana, disfrutar de una jornada memorable.

En el Puerto Olímpico, construido con motivo de las Olimpiadas del año 92 y convertido en uno de los puntos emblemáticos de la ciudad, la gente empezó a concentrarse desde primeras horas de la mañana atendiendo a los puestos de información que se habían montado por diversas entidades aeronáuticas así como por las Fuerzas Armadas.

Aunque se esperaba con gran expectación la participación de los Red Arrows, la patrulla Acrobática Británica canceló su participación cuando ya estaba recogida en todos los programas. Sin embargo la Patrouille de France, los Frecce Tricolori italianos y la española Patrulla Águila compensaron ampliamente al público con un conjunto de exhibiciones espectaculares y de una gran calidad en su concepción y su ejecución.

El público era más numerosos que otros años, indicador de que el festival se está convirtiendo en uno de los clásicos, y observaba con interés las evoluciones de los participantes.





Los Breilting Eagles despertaron interés y movieron asombro con las evoluciones de sus Sukoi azules y amarillos efectuando piruetas increíbles. Acompañando a este equipo, Xavier de Lapparent, el campeón de vuelo acrobático mas joven de la historia con 26 años de edad y Brigitte Delasalle, miembro del equipo francés de acrobacia aérea desafiaron las leyes de la física colgando sus aviones en posiciones imposibles, asombrando y deleitando al público que respondía exclamando con una sola voz a los ejercicios más espectaculares.

Los Breiting Fighters enardecieron al público con sus impresionantes pasadas y trepadas haciendo rugir sus motores al tiempo que emulaban las maniobras de un combate aéreo clásico.

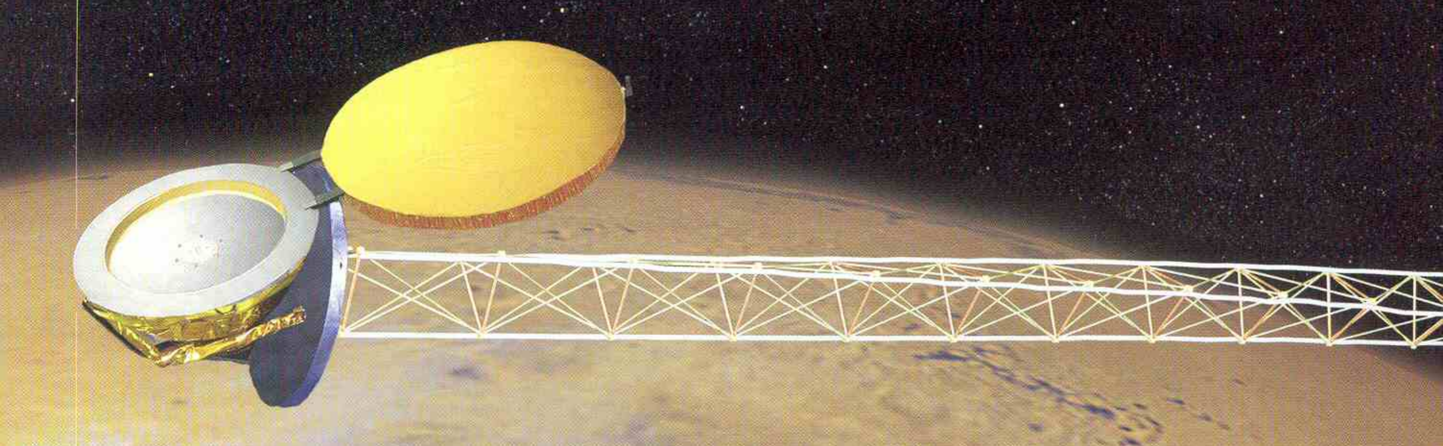
Las pasadas de los helicópteros de las FAMET increíblemente cerca del público, tanto que el remolino de las palas levantaba salpicaduras muy del agrado del acalorado público impresionado por la precisión y proximidad de las maniobras. El F-18 contó con la humedad ambiente para hacer aun más espectacular su tabla de exhibición. La condensación de vapor alrededor del aparato en las maniobras críticas dieron ocasiones fotográficas poco usuales a muchos aficionados.

En este ambiente de animación y expectación creado por los participantes mencionados y otros más cuyo merecido elogio desbordaría el espacio reservado a esta reseña, las patrullas acrobáticas de Italia Francia y España no se limitaron a recoger el aplauso de un público ya entregado sino que se esforzaron en cada giro y en cada maniobra haciendo subir la temperatura del puerto hasta arrancar gritos y aplausos. Resultaría muy difícil establecer cual de las tres formaciones destacó sobre las otras o cual de ellas realizó sus ejercicios con una mayor precisión y perfección.

A los que tuvimos la suerte de disfrutar esa maravillosa jornada nos queda el grato recuerdo de las imágenes vividas y la esperanza de poder cumplir de nuevo el año que viene con nuestra cita en Barcelona.

Panorámica espacial de 2002

DAVID CORRAL HERNANDEZ

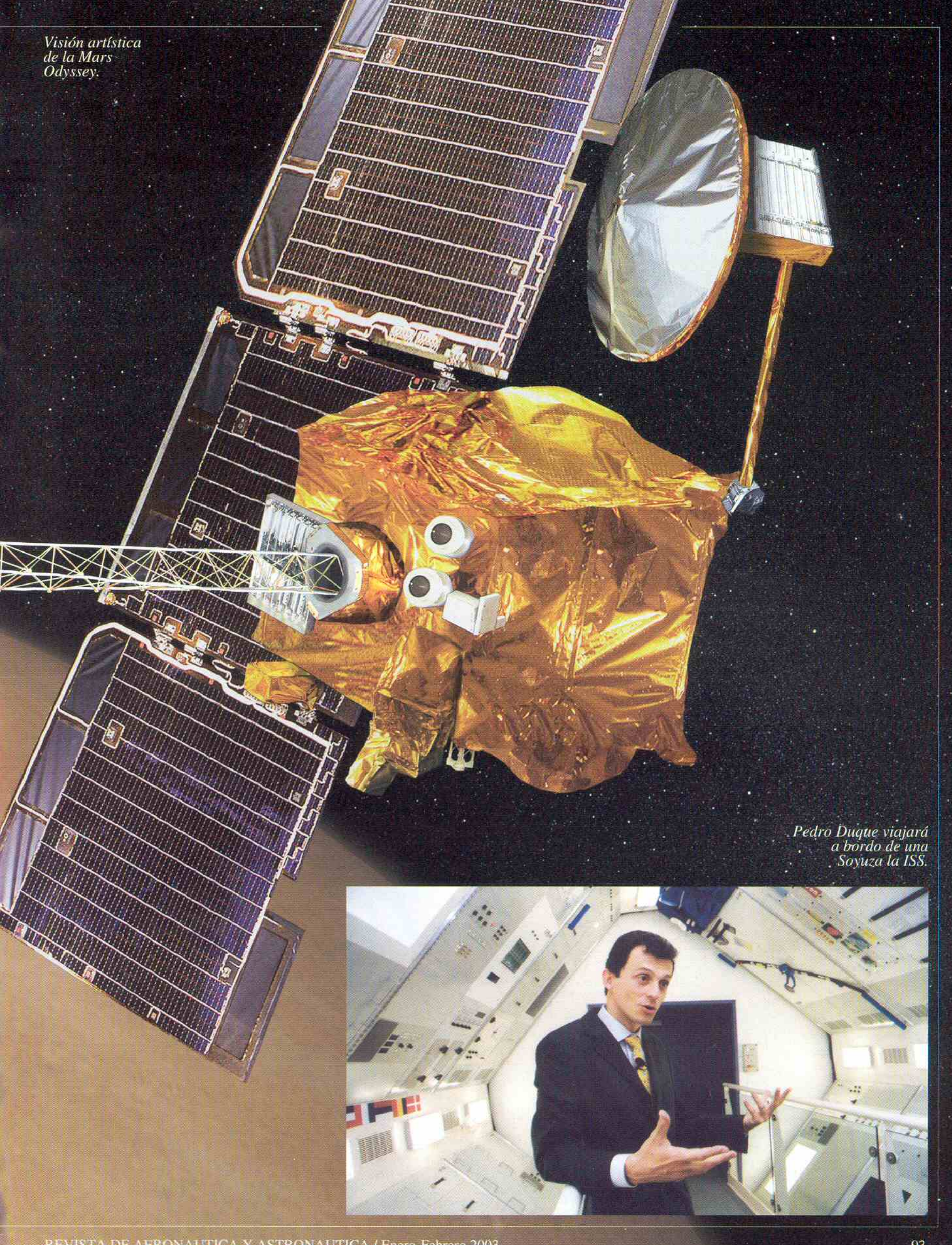


ESPAÑA NO PIERDE EL TREN ESPACIAL

El 2002 ha sido un año intenso para España, además de contar con una nueva unidad Hispasat más en servicio y de aprobarse la construcción del Spainsat, primera unidad de uso exclusivo para el Gobierno, quedará como el del regreso al Espacio del astronauta de la NASA Miguel López Alegría, de ascendencia española, o en el que Pedro Duque fue elegido para viajar a bordo de una Soyuz a la ISS, algo que sucederá en el 2003. España tampoco ha olvidado su implicación en programas europeos y, pese a las disputas entre los miembros, el Gobierno apuesta por el desarrollo del sistema de navegación Galileo. Coincidiendo con el semestre de presidencia española de la Unión Europea, el ministro de Fomento Francisco Álvarez Cascos declaró que el desarrollo y puesta en marcha del proyecto Galileo es una de las prioridades nacionales. Los mayores inconvenientes al sistema de navegación y posicionamiento europeo vienen de Alemania, Holanda, Suecia e Inglaterra, este último apoyado además por Estados Unidos que ve amenazado su hegemónico sistema GPS. Pese a todas las buenas nuevas del 2002 el sector aeroespacial español ha pedido soporte y apoyo a la Unión Europea y al Gobierno de España para sobrevivir y ganar competitividad internacional, algo imposible de lograr si continúan como fuente principal de inversión las aportaciones privadas o las partidas "congeladas" llegadas desde la ESA para el desarrollo de los programas asignados a nuestro país. La creciente incapacidad del sector para asumir los retos industriales está colaborando a que sean los estadounidenses los que obtengan la mayor parte de las contrataciones del sector aeroespacial. Después del verano Jean-Yves Le Gall, de Arianespace, y José María



Miguel López Alegría volverá al espacio en el 2003.



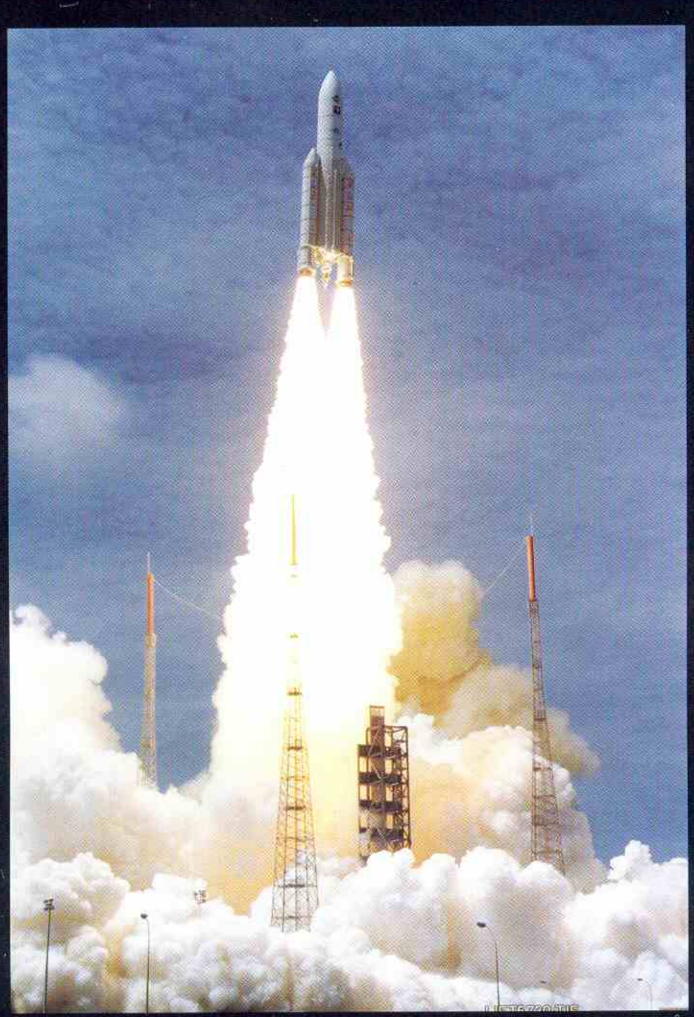
Visión artística de la Mars Odyssey.

Pedro Duque viajará a bordo de una Soyuza la ISS.

Hoyos Fernández, de Hisdesat, firmaron el acuerdo de lanzamiento del primer satélite español de comunicaciones de uso íntegramente gubernamental, el Spainsat, una nave de manufactura Space Systems/Loral (Estados Unidos), con alta participación española en su construcción. Los 3,700 Kg. de masa del Spainsat serán puestos en órbita en el 2004 por un Ariane 5 desde el centro de lanzamientos europeo de Kourou, en la Guayana Francesa, y operará sus 13 transpondedores en banda X y una solitaria unidad en banda Ka en una órbita de trabajo a 30 Grados Oeste, sobre el Océano Atlántico. El segmento de tierra del sistema ha sido desarrollado en su totalidad por la industria española y la operación del satélite para el Ministerio de Defensa estará a cargo de Hisdesat, un consorcio fundado en el 2001 por Hispasat, INSA, EADS CASA Espacio, INDRA y SENER. Con el lanzamiento de este satélite quedarán relegadas las plataformas Secomsat de los Hispasat 1A y 1B, lanzados por Arianespace en 1992 y 1993, respectivamente. El astronauta español Pedro Duque regresará al espacio en el 2003, mayo, en un vuelo de las Soyuz rusas con destino a la ISS. El astronauta español, y miembro del eurocuerpo de astronautas, viajará como ingeniero de vuelo en una Soyuz de "refresco", las que son cambiadas cada seis meses en la ISS, para completar diez días de misión a bordo de la ISS, en la que tendrá asignados diferentes experimentos científicos y técnicos. Duque, ingeniero aeronáutico de 39 años, fue seleccionado como astronauta en 1992 y esta será su segunda experiencia espacial tras pasar diez días en 1998 a bordo del transbordador espacial Discovery de la NASA, donde fue vecino del histórico astronauta John Glenn, y en el que participó como especialista 3 de la Misión STS-95. Duque será el cuarto europeo en viajar a la ISS a bordo de una nave rusa Soyuz.

LUCES Y SOMBRAS EN EUROPA

Año complicado en Europa, mientras la veterana serie 4 de Ariane no para de sumar éxitos, y en febrero de 2004 realiza su último trabajo, la gran esperanza tecnológica y comercial europea en el sector de transporte pesado espacial, la familia 5, ha fallado en casi un tercio de los lanzamientos que ha protagonizado, unas estadísticas que abruman en Arianespace y alejan a los posibles clientes hacia las ofertas rusas o estadounidenses. El vuelo del nuevo Ariane 5 "10 toneladas", misión 157, despidió el año con dos satélites perdidos y no con la certeza de ser el vector con más capacidad de carga y fiabilidad en el mercado. Tampoco le faltaron laureles a la serie 5, además de diversos satélites de comunicación llevó al cielo al observatorio ENVISAT, el mayor, más pesado y avanzado puesto en órbita hasta el momento por la agencia europea. ENVISAT repasa cada tres días con sus diez instrumentos toda la superficie terrestre sin olvidar océanos, casquetes polares o la atmósfera. España ha participado en el observador con trabajos por valor de 100 millones de euros. El otro gran satélite europeo, el Astra-1K, una manufactura francesa que era con sus seis toneladas la mayor en tamaño y capacidad de su segmento, fue hundido en el mar tras el fallo en el lanzamiento de su transporte, un Proton ruso. Una de las familias de satélites más populares y televisivas de todo el globo, el Meteosat, recibió refuerzos con la llegada de las primeras unidades de la segunda generación. El MSG-1 fue lanzado desde la Guayana Francesa a bordo de un Ariane 5 a finales del mes de agosto y realizará previsiones meteorológicas más exactas y rápidas, ayudará a explicar el cambio climático o cómo se encuentran y dónde los recursos de la preciada agua en la Tierra. El observador será seguido por MSG-2 en el 2005 y MSG-3 en el 2009, con los que se aseguran observaciones terrestres continuadas hasta el 2014. La nave INTEGRAL, laboratorio astrofísico de rayos Gamma, se encuentra ya a 40000 kilómetros de los cinturones de radiación terrestres tras ser lanzado el pasado 17 de octubre por un vector ruso Proton. El observatorio, el más sensible de rayos Gamma jamás lanzado, será capaz de recoger la radiación más potente y energética presente en el Espacio. La Esa inaugurará el 2003 con



Lanzamiento del Ariane 5.

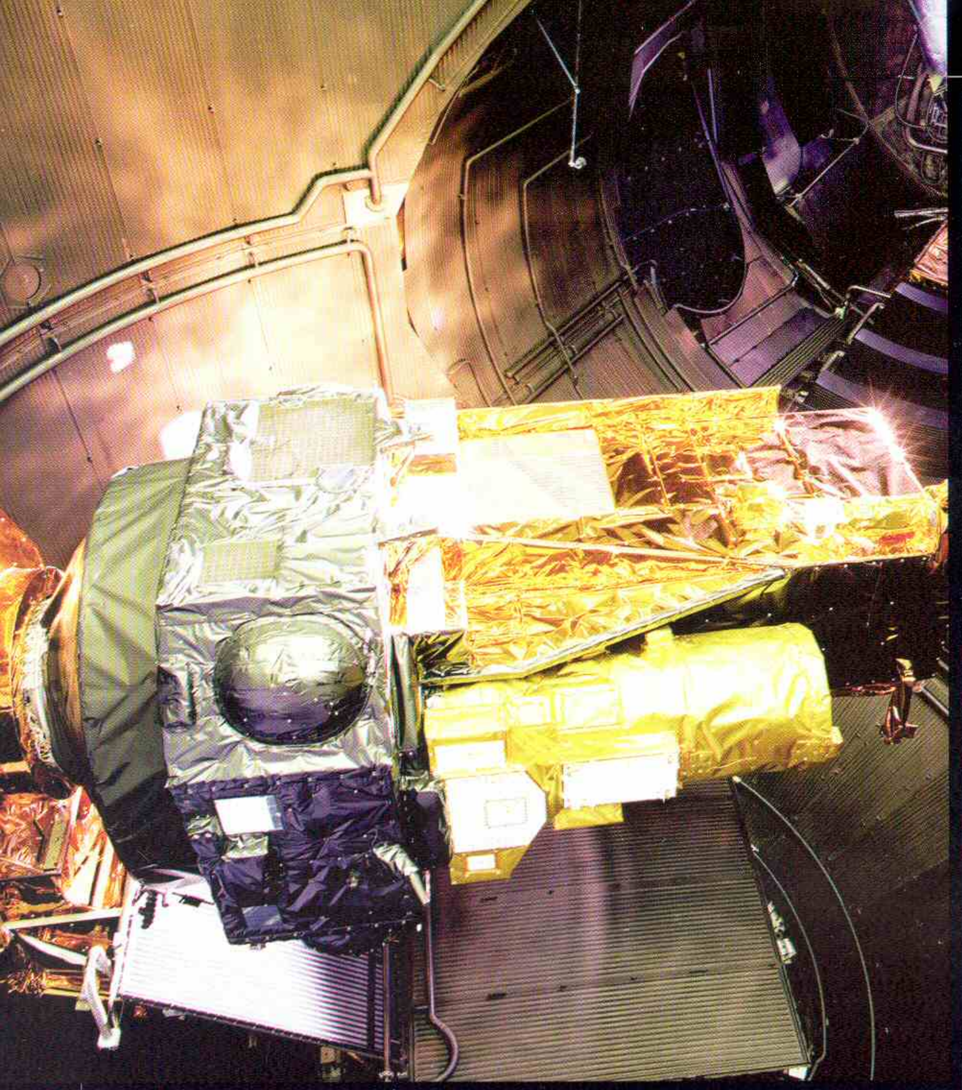


La Esa inaugurará el 2003 con el lanzamiento de la nave Rosetta, una misión que visitará dos asteroides, la Tierra dos veces y Marte antes de llegar al cometa 46P/Wirtanen.

el lanzamiento de la nave Rosetta, pendiente del Ariane 5, una misión que visitará dos asteroides, la Tierra dos veces y Marte antes de llegar al cometa 46P/Wirtanen, al que orbitará a menos de un kilómetro de su superficie y al que enviará a su superficie una sonda de investigación. Otra novedad es la Mars Express, cuyo viaje se iniciará a mediados del 2003 para convertirse, tras seis meses de viaje, en la primera nave europea en llegar a Marte, donde buscará agua bajo la superficie del planeta, ya sea en forma líquida o sólida, y estudiará la atmósfera, la estructura y la geología del "Planeta Rojo". La Express también lanzará, antes de entrar en órbita, a la sonda Beagle 2 hacia la superficie marciana, donde realizará estudios detallados de los minerales y análisis de la superficie. Otros problemas a resolver en este nuevo año son la puesta en marcha del proyecto GMES (Global Monitoring for Environment and Security), una red de satélites dedicada a la observación terrestre en sus diversas facetas, y el sistema europeo de navegación Galileo, ya aprobado por la UE, y por el que se están produciendo no pocas disputas entre las naciones miembro de la ESA. Del 2006-2007 serán invertidos 2150 millones de euros para el lanzamiento y despliegue de los treinta satélites en órbita geoestacionaria. España aportará el 11% del proyecto y el trabajo de las empresas CASA, GMV, SENER, INDRA Espacio, Alcatel Espacio, Hispasat y AENA.

RUSIA, EL GIGANTE CON PIES DE BARRO

Año de rutina en la otrora gran potencia pero siempre activa partícipe en la carrera espacial. Rusia se ha consolidado como miembro estable de la ISS, a la que envía regularmente naves y tripulaciones de refresco, ha encontrado en los turistas espaciales una financiación cómoda y rápida y es, gracias a la amplia gama de cohetes disponible en su historia y "catálogo", además de su probada fiabilidad, uno de los mercados más solicitados en el mercado de lanzadores. Noticias destacadas, y no por su buen recuerdo, han sido el hundimiento de un edificio en el Cosmódromo de Baikonur, una tragedia que costó varias vidas además de cuantiosos costes económicos. Además, uno de los populares y casi omnipresentes cohetes Soyuz, cortó dramáticamente una larga y pulcra racha de lanzamientos al convertir su vuelo en una gran bola de fuego y provocar, en el Cosmódromo ruso de Plesetsk, la muerte de un soldado y heridas a otra decena más, sin olvidar la pérdida del satélite que debía transportar. La causa de la explosión no ha sido notificada por Rosaviakosmos o las autoridades, pero nadie ha de quitar mérito al mítico Soyuz y a sus estadísticas de fiabilidad, 28 fallos en mil lanzamientos. Otra pérdida fue el Astra tras un error en el lanzamiento de un Proton. Por fortuna, otro cohete Proton-K partió sin problemas desde Baikonur, en Kazajstán, para dar comienzo a la singladura espacial del potente laboratorio



Laboratorio astrofísico espacial europeo INTEGRAL.

astrofísico espacial europeo INTEGRAL, el más pesado enviado jamás al espacio por la ESA. El lanzamiento de satélites se ha convertido en una de las fuentes de ingresos más rentable para Rusia y en salvador de la que fue poderosa maquinaria e industria espacial soviética, pues con cada lanzamiento se ingresan en las arcas estatales millones de dólares, beneficios que redundan en la maltrecha economía nacional y en las constantes evoluciones de los caballos de batalla rusos, los Proton y Soyuz, cada vez más eficaces y activos en los mercados internacionales de lanzadores.

ESTADOS UNIDOS MARCA LA PAUTA

Muchas de cal y arena, como no podía ser menos en la potencia hegemónica, han quedado en la agenda 2002, desde el relevo del histórico Daniel Goldin como cabeza de la NASA por Sean O'Keefe, la pérdida de varios satélites de alto valor científico y económico o los resultados de los que surcan el Universo, la llegada de nuevas familias de vectores y la jubilación de algunas históricas, el incansable viajar de las sondas Voyager, los vuelos a la cada vez más grande ISS a bordo de los incansables transbordadores, el mirar de nuevo a Marte o el inesperado y duro ajuste de presupuestos, muchos de ellos dedicados a la ISS. Los cuatro transbordadores actuales, flota que será actualizada en breve y sustituida por una nueva generación en el 2012, completaron cinco misiones a lo largo del 2002, STS-109 de servicio al telescopio Hubble y de la STS-110 a 113 de trabajo a la ISS.

La nave cazadora de cometas de la NASA, Stardust, prosigue su viaje por el espacio profundo con rumbo de interceptación al cometa Wild 2, un encuentro que debe producirse en enero del 2004 y del que la misión debe obtener polvo y muestras del halo del cometa para traer de vuelta a la Tierra, quizá en enero del 2006. Stardust es parte del programa "Discovery" de la NASA, un claro ejemplo de la política de bajo costo que tan buenos resultados está dando bajo el lema de "más barato, más rápido y más lejos". En agosto la NASA encontró al CONTOUR, un satélite de 159 millones de dólares que desapareció poco después de su lanzamiento. CONTOUR (Comet Nucleus Tour) fue lanzado el 3 de julio para dirigirse al encuentro de los cometas Encke, en el 2003, Schwassman-Wachmann 3, en el 2006, y d'Arrest, en el 2008. Las imparables son la pareja de sondas Voyager, en viaje sin síntomas de agotamiento notables después de 25 años surcando el espacio, algunos más de los que se suponía que resistirían las naves, cuatro. Voyager 1 ostenta en la actualidad el difícil y casi imbatible récord de ser el objeto más lejano a su creador, más de 12.500 millones de kilómetros y sumando, 85 veces la distancia entre la Tierra y el Sol. La misión de STS-109 de los transbordadores, nave Columbia, llegó como servicio de mantenimiento al telescopio espacial Hubble. A lo largo de cinco paseos espaciales se instalaron nuevos paneles solares, una cámara planetaria de última generación, propulsores y sistemas de orientación, la unidad central de energía y se ajustaron los instrumentos de localización de cuerpos celestes, una maquinaria fundamental para permitir el trabajo del telescopio y sin el cual sería un "fotomatón" espacial. Más de cuarenta años después de los primeros pasos de su saga en los cielos Lockheed Martín cerró en la cadena de montaje de Denver la producción y la era de la familia Titan, un hueco que cubrirán los Atlas V y Delta IV. Dos unidades de la serie 4 fueron las encargadas de la despedida de un vector que ha protagonizado más de 350 lanzamientos, tanto civiles como militares. A mediados de los 60 la NASA modificó la serie 2 para lanzar diez misiones tripuladas Gemini, el paso previo al fundamental proyecto Apolo, y desde entonces militares y ci-

viles continuaron su desarrollo hasta lograr las series 3 y 4, con las que durante más de veinte años han llevado al cielo satélites científicos, de observación, comunicaciones o militares. Atlas y Delta son vectores desarrollados bajo las premisas USAF de EELA (Evolved Expendable Launch Vehicle) y "clean pad", por lo que en menos de doce horas puede pasar del hangar a estar en vuelo sin contratiempos. El Atlas 5 de Lockheed Martin realizó el 21 de agosto su vuelo inaugural y el Delta 4 de Boeing retrasó su debut hasta finales de año. Ambas familias deberán sustituir progresivamente y en no mucho tiempo a todos los cohetes de media y alta capacidad de la USAF y deberán ser el medio de transporte habitual de todos los satélites del gobierno y la administración estadounidense.

ISS CRECE IMPARABLE

Además de la visita de los turistas espaciales la ISS recibió cuatro veces al transbordador de la NASA y a las regulares Soyuz y Progress, múltiples invitados que no cesan de trabajar y aumentar las dimensiones y posibilidades de la cada día más imponente ISS. A lo largo de este año han llegado a la Estación los módulos Truss, futuro vínculo con la actual estación de nuevas estructuras y buen recuerdo para el astronauta Jerry Ross, quien ya ha batido todos los récords al sumar un total de siete misiones espaciales y más de 58 horas de trabajos exteriores en nueve EVAs (salidas extravehiculares). La misión NASA STS-13, transbordador Endeavour, fue la última del año a la ISS y la segunda experiencia espacial de Miguel López Alegría, oportunidad que le supuso además el volver con la satisfacción de haber trabajado en el exterior de la Estación. Los socios de la ISS acordaron en el 2002 que la estación se abra a misiones no profesionales en las que podrán participar, además de turistas millonarios, profesionales de diversa índole, aunque nunca podrán sentarse en el asiento del piloto ni dirigir cualquier tipo de prueba científica o técnica, por supuesto que descartados quedan los EVAs, salidas al espacio exterior. Con este nuevo criterio será posible obtener una nueva y rentable vía de financiación cuyo precio, por billete y estimado por los gestores de la ISS, sería de 20 millones de dólares en concepto de viaje y entrenamiento previo. Mark Shuttleworth, el millonario sudafricano de 28 años apodado "Afronauta", logró convertirse en el segundo turista espacial a finales del mes de abril, cuando fue lanzado desde Baikonur a bordo de un Soyuz-U con destino a la ISS. Los compañeros de vuelo y de los diez días de misión en la Estación fueron el cosmonauta ruso, Yuri Gidzenko, y el astronauta italiano de la ESA, Roberto Vittori, para quien también fue su primera experiencia espacial. La misión, denominada "Marco Polo" o Taxi 3, se encargó de hacer el cambio rutinario de naves Soyuz en la ISS, un salvavidas que queda atracado



El Atlas 5 de Lockheed Martin realizó el 21 de agosto su vuelo inaugural.

a la Estación y que es cambiado por seguridad cada seis meses. Shuttleworth siguió rigurosamente un entrenamiento de casi un año en la Ciudad de las Estrellas, en Rusia, y en las instalaciones de la NASA en el Johnson Space Center de Houston y durante su estancia en la ISS supervisó diversas experiencias científicas y educativas, algunas pagadas por él mismo. Quien finalmente no tuvo su asiento "espacial" fue Lance Bass, el popular cantante de 23 años del grupo estadounidense NSYNC, embarcado en pleno culebrón de idas y venidas por desacuerdos económicos con Rosaviakosmos, la agencia espacial rusa. Quien sigue interesada la marcha de los acontecimientos es Lori Garver, la antigua directiva de la NASA, otra candidata a ser turista espacial y ya iniciada en el proceso tras superar satisfactoriamente los requisitos médicos. Otros que parecen haberse lanzado a la carrera espacial son los gestores de Pepsi, pues poco después de culminar las negociaciones para financiar la aventura de Bass se convirtieron en protagonistas de un proyecto "espacial", organizar un programa de televisión cuyo premio final sea un asiento en un Soyuz, billete que incluye una visita a la ISS. La apuesta, que incluye un reality show de televisión y cuyo precio ronda los 35 millones de dólares en gastos, puede verse convertida en realidad en el 2004 de cerrarse el trato entre Pepsi, Space Adventures y MirCorp, aunque por el momento no hay contrato ninguno firmado entre entidades rusas y estadounidenses al respecto. Para el teórico ganador quedará un asiento en las misiones que cada seis meses sustituyen por seguridad los Soyuz utilizados como transporte y vehículos de emergencia de la ISS.

LOS DRAGONES ASIATICOS NO DEJAN DE RUGIR

China despidió el 2002 con el lanzamiento de la nave no tripulada Shenzhou 4, quizá la última de la saga en viajar de modo automático al espacio, viaje que partió del centro de lanzamiento de satélites de Jiuquan, provincia de Gansu, en un vector Larga Marcha 2F, modelo que ya suma 67 lanzamientos sin fallos, 25 en una serie iniciada en octubre del 96. La familia de "Barcos Sagrados" puede convertir a la última gran potencia comunista en la tercera nación en tener un programa propio con el que llevar a un ser humano al Espacio, meta tan sólo lograda hasta el momento por la Unión Soviética, con Gagarin en 1961, y Estados Unidos, en 1962 con Glenn. En 1992 China decidió crear un programa espacial a medida dotado de una abultada cartera de fondos específicos cuyos resultados no han sido escasos ni lejanos. El programa, con vocación de secreto y código "Proyecto 921", inició su andadura espacial con la nave I en noviembre de 1999, circunvaló la Tierra 14 veces durante 21 horas, algo más lejos llegó la II en enero de 2001 al permanecer una semana en órbita. La III, llave maestra del proyecto, estuvo "tripulada" en su viaje de ida y vuelta, con 108 órbitas entre medias, por unos muñecos embutidos en sensores además, en el camino quedó un módulo que podría ser la primera piedra de la futura estación espacial china. Ahora que Shenzhou ha sido declarada como "técnicamente apta para tripulaciones", los entrenamientos de los astronautas chinos, taikonautas o yuhangyuans, han aumentado en intensidad y discreción. Por el momento 14 elegidos están recibiendo entrenamientos específicos, como evacuaciones de emergencia de un Larga Marcha, todos ellos tienen más de 1000 horas de vuelo y una especialidad universitaria específica, como matemáticas, física, ingeniería o biología. En 1996 un par de pilotos chinos viajó a la Ciudad de las Estrellas para completar un entrenamiento tipo y hoy China dispone de un centro específico de entrenamientos, la "Ciudad Aeroespacial", que por tamaño e instalaciones es la tercera del mundo en su tipo y en la que, cada día, los candidatos a ser los dos o tres primeros taikonautas reciben unas diez horas de entrenamiento. Los esfuerzos en esta carrera espacial particular no están siendo en absoluto escatimados, al complejo de lanzamientos de Jiuquan se le va a unir en breve uno de nueva construcción y mayores capacidades, también se están evolucionando los lanzadores Larga Marcha, se estudia la viabilidad de crear una nueva familia de vectores más potentes y ya hay quienes ven no muy lejos el ensamblaje en órbita de módulos Shenzou para disponer de una estación espacial privada o los que rumorean que, cercano ya el vuelo tripulado, sea el 2010 el año en el que un ciudadano chino deje su huella en la Luna. Para el objetivo lunar ya está aprobado el programa 863, un plan de cinco años de prioridad "nacional y alta" para desarrollar y lograr tecnologías y capacidades para que la exploración lunar sea un hecho. En la agenda espacial china hay hueco para la construcción y lanzamiento de satélites de observación, meteorológicos y de comunicaciones, de los que en el 2004 serán lanzados, por el momento, nueve unidades. El músculo de esta aventura espacial es el CASC (China Aerospace Science and Technology Corporation), un ente industrial que cuenta con casi 250000 trabajadores, de los que un 30% son



ingenieros o personal altamente cualificado.

Después de muchos quebraderos de cabeza y lamentables fracasos, el vector japonés de última generación H-2A parece que ha logrado su madurez técnica y comercial. La última unidad partió a finales de año desde el Centro Espacial Tanegashima con varios satélites locales y el australiano FedSat, el primero extranjero en confiar su transporte al H-2A, aunque el coste de lanzamiento fue un regalo de las autoridades niponas a las australianas para festejar el centenario de la Commonwealth. El H-2A ha completado cuatro lanzamientos y sólo ha tenido que lamentar la pérdida en el espacio de la nave científica DASH, producida durante la fase de separación con el segundo módulo del cohete. Este vector de dos fases y unos sesenta metros de longitud es la apuesta y esperanza japonesa para ser competidores serios en el disputado mercado internacional de vectores comerciales, algo que hasta el momento les ha costado cuantiosas pérdidas económicas y enormes retrasos en su calendario espacial. Logrado el éxito continuado en los lanzamientos y recuperada la tranquilidad en la NASDA, los calendarios tienen ya apuntados nueve lanzamientos más en los próximos tres años, siendo el primero a comienzos del 2003 con el primer satélite espía nipón. La NASDA hizo público su plan para desarrollar y crear un sistema no tripulado de aterrizaje y despegue que pueda ser aplicado en cualquier nave e, incluso, en los futuros transbordadores. Este proyecto es una continuación del que debió ser aplicado en el programa Hope-X, iniciado en los ochenta para dotar a Japón de un transbordador propio y que ha sido postergado por falta de presupuestos y resultados. Peor va la primer contribución japonesa a la ISS, un módulo de investigación científica, que deberá retrasar en un año su atraque a la Estación por problemas de presupuestos. La India, incipiente potencia espacial, ha dado un doble paso de gigante en su carrera espacial nacional al poner en órbita su primer satélite meteorológico y por hacerlo con un vector de desarrollo local, el PSLV (Polar Satellite Launch Vehicle), un vehículo de cuatro fases con una capacidad de carga y efectividad más que suficientes. Para la saga PSLV esta exitosa misión ha supuesto su séptimo lanzamiento, aunque además es el primer transporte dedicado en exclusiva a los lanzamientos a órbitas polares. ISRO (Indian Space Research Organization), está estudiando continuas mejoras del PSLV, cuyo primer lanzamiento fue en abril del 2001, pues en él tienen depositadas sus esperanzas de lograr un lanzador fiable y propio con el que transportar los satélites desarrollados en el país y participar en el mercado internacional con un vector de habilidades muy concretas, las polares. El satélite METSAT, lanzado a comienzos de septiembre desde el centro de lanzamientos de Satish Dhawan (Sudeste del país), ha sido con su tonelada de masa la carga más pesada transportada jamás por un vector de fabricación india, un logro que va a permitir al país asiático reducir su dependencia exterior para obtener un lanzador comercial fiable, un mercado en el que el principal perjudicado va a ser el consorcio europeo Arianespace, tradicional transportista de las manufacturas indias. Según miembros de ISRO hasta el año 2006 serán puestas en órbita geoestacionaria tres unidades científicas, otra será emplazada en una órbita de baja altitud e inclinación y las dos últimas se dedicarán a la observación oceánica en órbitas de baja altitud. ■



Tripulación de la misión STS-113.

El año 2002 se va con buenas perspectivas para la industria aeronáutica

JULIO CREGO LOURIDO
Comandante Ingeniero del Ejercito del Aire

El año 2002 ha sido para la Industria Aeronáutica europea y consecuentemente española un año donde se ha mantenido la actividad, demandada por los diversos programas en curso; pero sobre todo ha significado un gran esfuerzo en el intento de arrancar con nuevos programas.



EL PROGRAMA DEL AVION DE TRANSPORTE EUROPEO COMIENZA A DESBLOQUEARSE

A finales del año 2001 se firmó el contrato de desarrollo y producción de 196 aviones Airbus A400M entre el consorcio industrial Airbus Militar (AMC, hoy AMSAS) y la agencia europea de armamento OCCAR en nombre de siete países europeos; Alemania (73), Francia (50), España (27), Reino Unido (25), Turquía (10), Bélgica (7+1 Luxemburgo) y Portugal (3), lo que significaba una participación española cercana al 14%.

La única salvedad a la firma era que este contrato no sería efectivo



Helicóptero Tiger de Eurocopter.

hasta la comunicación por parte de la OCCAR de la autorización de inicio y esto dependía de la aprobación de los presupuestos por parte de Alemania y la confirmación final de participación de Portugal.

Las elecciones alemanas han retrasado progresivamente el inicio a lo largo del año, teniendo que esperarse a la formación del nuevo gobierno para retomar las gestiones. Al día de hoy parece confirmado que Alemania reducirá sus aviones a sesenta lo que dejaría la cifra de aviones, incluso sin contar con Portugal en ciento ochenta, haciendo todavía viable el proyecto. El reto de los próximos meses será negociar entre la industria y las naciones una serie de medidas que permitan reducir el precio global, de tal manera que el precio por avión se mantenga a pesar de la reducción de aviones.

Aunque la decisión de Portugal de continuar en el programa no ha sido confirmada todavía, una vez Alemania parece haber acordado a nivel de presupuestos un número de sesenta aviones, todo parece indicar que el programa arrancará en el 2003, si bien los tramites parlamentarios y las últimas negociaciones hacen inviable la fecha de comienzo antes de abril.

Durante este año la estructura industrial de Airbus Militar ha sufrido algunos cambios, decidiéndose por razones de eficacia subcontratar toda la gestión a Airbus, desplazándose la oficina de programa a Toulouse al menos durante la fase de desarrollo, ya que el núcleo de ingeniería de Airbus a nivel sistema se encuentra en esta ciudad y dejando en Madrid un mínimo de personal.

El consorcio Airbus Militar pasa a ser una empresa con sede social en Madrid y se confirma la instalación en Sevilla, no sólo de la línea de montaje, sino también del centro de entrega de aviones.

Se rompen las negociaciones con el consorcio inicial del motor APA (Aero Propulsión Alliance) y se lanza un nuevo concurso en el que compiten dos empresas, la americana Pratt& Witney y un nuevo consorcio europeo denominado EPI (European Propulsion Industries) formado por las cuatro compañias europeas líderes en el sector: Rolls Royce, Snecma, MTU e ITP. La decisión acerca del ganador se tomará probablemente al tiempo que la firma del contrato.

El programa A400M es de una importancia vital para la Industria Aeronáutica Española, que depende en gran parte de su realización para consolidarse en el futuro como una entidad significativa dentro del entorno europeo.

CONTINUA LA EVALUACION PARA LA ADJUDICACION DEL NUEVO HELICOPTERO DE ATAQUE ESPAÑOL

Dos empresas están compitiendo por el contrato de aproximadamente 1300 millones de euros: la americana Boeing con el AH-64-D Apache Longbow y Eurocopter SA con tres variantes del Tigre: anticarro, reconocimiento armado y apoyo a la batalla.

La selección final con respecto al futuro helicóptero de combate para el Ejército de Tierra español puede decidirse al final por el paquete de compensaciones industriales que acompañan a cada oferta.

Eurocopter y EADS-CASA, la rama española de la empresa europea EADS, crearon en septiembre del 2000 Eurocopter España SA. Boeing por su parte ha creado su primer centro europeo de investigación y tecnología en Madrid y sus directivos han declarado que España sería su base principal de operaciones en Europa. Ahora España debe decidir si abrirse a una nueva relación bilateral con los Estados Unidos o apoyar las aspiraciones europeas de consolidar la industria de defensa.

Desde el punto de vista estrictamente industrial, la propuesta francoalemana parece aparentemente una oferta más atractiva, ya que la participación de la industria española de helicópteros sería superior, garantizando un considerable reparto de trabajo en lo referente a equipos y un contratista principal español, lo que permitiría mayor autonomía a la hora de definir la plataforma. Aunque la compra de los veintiocho helicópteros se produciría más tarde, se empezaría a financiar en el 2003, liberando fondos para apoyar los esfuerzos de desarrollo de compañías como ITP y Tecnobit, las cuales estarían involucradas en la fabricación del motor y los sistemas de firma pasiva.

Boeing, por otro lado, ha hecho una oferta a Gamesa Aeronáutica, ahora New Co después de su fusión con ITP, para convertir a la compañía española en el único subcontratista en la fabricación de las palas del rotor de todos los Apaches, lo cual supone un contrato estimado de unos 600 millones de euros.

El Tiger encajaría mejor en el presupuesto español ya que su coste se estima entre los 35 y 48 millones de euros por unidad, mientras que el del Apache estaría entre los 48 y 52 millones de euros.

En términos de interoperabilidad con nuestros socios europeos la solución propuesta por Eurocopter tiene más sentido; por otro lado, la propuesta americana del Apache permite a España conseguir un helicóptero probado que además puede ser entregado antes.

EL EUROFIGHTER AVANZA EN LAS PRUEBAS DEL PRIMER AVION DE PRODUCCION

Durante el año 2002 se han sucedido una serie de eventos significantes en la fase de producción del primer avión español destinado al Ejército del Aire.

El viernes 5 de julio, el primer Eurofighter biplaza de serie sale del hangar de montaje final de EADS CASA en Getafe para realizar las pruebas de combustible. Las pruebas de nivel B, que consisten en una verificación de todos los sistemas del avión, alimentados con energía externa (electricidad e hidráulica), comprendiendo unas cincuenta pruebas, comienzan a desarrollarse sin problemas de consideración.

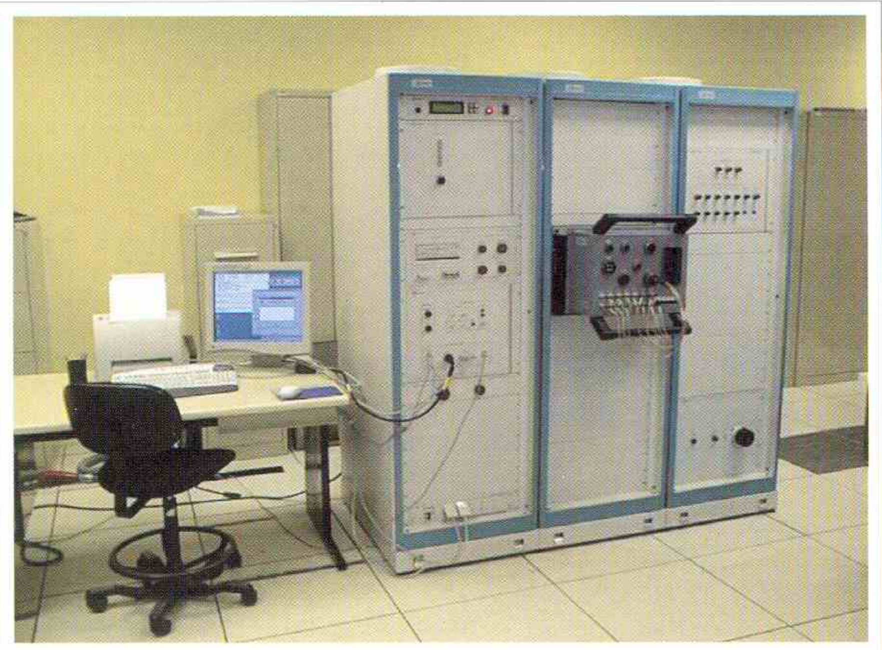
Un importante reto se alcanzó cuando el avión ha realizado el rodaje de los motores. Es la primera vez que se realizaba un rodaje de motor en un avión de producción en serie destinado a la Fuerza Aérea. Las



Rodaje de motores del Eurofighter en las nuevas instalaciones de EADS/CASA.

pruebas se han llevaron a cabo en el hangar de rodaje de motores sobre avión construido especialmente para acometer el programa Eurofighter en las instalaciones que EADS-CASA tiene en Getafe. Bajo la dirección y control de los ingenieros del sistema de propulsión y de los responsables del programa de producción se han realizado las pruebas de integración de los motores sobre el avión y de comprobación de la correcta generación de corriente alterna

Durante el primer ensayo se ha llegado al 70% de revoluciones por minuto tal como estaba previsto, alcanzando con éxito la postcombustión en forma alterna y en forma simultánea en las pruebas posteriores. Los resultados de estas pruebas han permitido comprobar que los sistemas del avión realizan correctamente sus funciones y responden a los mandos. Anteriormente se realizaron también las pruebas de compatibilidad electro-magnética LLSC (Low Level Swept Coupling) que evalúan el efecto de la transferencia de campo electro-magnético externo en los mazos de cables del avión.



Banco SAME.



El lamentable accidente que se produjo al final de año con el prototipo español DA-6 ha supuesto un freno en el avance del programa tanto en el desarrollo como la producción. Aunque a día de hoy el programa de producción se ha reactivado de nuevo, se maneja como nueva fecha de entrega del primer avión junio del 2003

UN BUEN AÑO PARA EL SAME

El Ministerio de Defensa Español está impulsando una iniciativa, dentro del mantenimiento de equipos electrónicos de los diferentes sistemas de armas de los tres Ejércitos, para racionalizar y normalizar los equipos de prueba necesarios para detectar y aislar los posibles fallos surgidos durante la vida de éstos.

El programa denominado SAMe se ha iniciado hace dos años con el desarrollo por parte de Indra de un nuevo banco automático de pruebas con capacidad para poder probar unidades electrónicas de distintos sistemas de armas como el F-18, el Harrier, el Eurofighter 2000, el carro Leopardo etc.

El primer éxito derivado de este desarrollo fue la adjudicación a Indra del banco de pruebas automático de los equipos de aviónica del EF-2000 denominado GPATE (General Purpose Avionic Test Equipment). Durante este año 2002 se ha dado vía libre al comienzo de una nueva fase de este proyecto que consiste en el desarrollo de los programas de prueba TPS´s de un conjunto de cuarenta y dos unidades electrónicas del Eurofighter.

El último ha sido su selección para desarrollar y suministrar a Panavia, el fabricante del avión de combate Tornado, un nuevo sistema automático de mantenimiento basado en el SAMe para probar los equipos electrónicos del sistema del armas. Indra se ha convertido con esta adjudicación en la única compañía española con presencia en el programa europeo del avión de combate Tornado. El acuerdo marco prevé la entrega de hasta catorce bancos de pruebas, de los cuales ya se ha recibido el primer pedido en firme para uno de ellos. En principio, el destinatario final de los bancos será la Fuerza Aérea italiana, aunque en una segunda fase está previsto el suministro de los bancos de pruebas para el Reino Unido

Indra, a través de su filial estadounidense, suministrará al Ejército español la nueva generación de Sistemas Automáticos de Mantenimiento SAMe de tecnología propia para los sistemas de guerra electrónica del F-18 por importe de 15 millones de dó-

lares. El contrato incluye dos bancos estándar de Indra y el conjunto de programas de pruebas necesarios para las unidades de guerra electrónica. El Ejército del Aire realiza esta compra a través del sistema FMS (Foreign Military Sales), lo que significa que Indra se convierte en suministrador de la Navy, permitiéndole esto entrar en los circuitos de exportación de tecnología de Defensa de los Estados Unidos.

BUENAS EXPECTATIVAS PARA LOS PRODUCTOS PROPIOS DE EADS CASA

Durante el año 2002 han continuado las entregas de aviones C-295 al Ejército del Aire, que continuaran a lo largo del 2003.

El consorcio formado al 50% por Lockheed y Northrop y denominado ICGS (Integrated Coast Guard System) ha ganado el contrato para hacerse con el programa Deepwater valorado en uno 11.000 millones de dólares, que abarca una extensa modernización de los barcos, aviones, sistemas de mando y control, y sistemas logísticos de la Agencia de Guardacostas Americana durante los próximos veinte años. El CN-235 es un producto óptimo como plataforma aérea para cubrir los requerimientos demandados por este programa y EADS CASA tiene grandes posibilidades de ser admitida como subcontratista suministrador del avión.

A finales de 2002, el Consejo Nacional de Defensa de Brasil seleccionó el C-295 ofertado por EADS CASA en competencia con el C-27J, para su Programa CL-X. Este programa consiste en la adquisición de 12 aeronaves de transporte, para sustituir a los vetustos C-115 Buffalo, que en la actualidad operan en dicha Fuerza Aérea. Los 12 C-295 se desplegarían en dos bases principales; una de ellas situada en el territorio brasileño de la selva del Amazonas.

El contrato se encuentra en fase de negociación, habiéndose realizado en diciembre de 2002 el primer intercambio de documentación contractual, con vistas a poder firmar a mediados de 2003. El programa de entregas podría comenzar en la segunda mitad de 2004, completándose las entregas en un plazo aproximado de 12 meses.

EL SISTEMA DE REABASTECIMIENTO POR PÉRTIGA DE LA DIVISION DE TRANSPORTE MILITAR DE EADS CASA UN DESARROLLO CON FUTURO

La División de Aviones de Transporte Militar (ATM) lanzó en noviembre del 2001 el programa de desarrollo de un sistema avanzado de repostaje por pértiga retráctil ARBS (Advance Air Refueling Boom System). Esta opción basada en una pértiga de diseño totalmente nuevo contará con tecnología de última generación. Además de su avanzada estructura principal tendrá un sistema "fly by wire", mejores características de vuelo durante el reabastecimiento, mayor control y un sistema automático de aligeramiento de cargas.

El operador de la pértiga, sentado al lado de la cabina de los pilotos, controlará, desde una consola especifica y a través de un sistema artificial de visión 3D todo el proceso. El caudal máximo de combustible bombeado desde el avión será de unos 1200 galones USA por minuto. El sistema incluirá un sistema de visión nocturna compatible, un sistema de despliegue y repliegue de la pértiga con bloqueo y mecanismo de recogida redundante, y capacidad de desconexión independiente

Actualmente ATM está inmersa en la conversión en aviones cisterna de cuatro A310 de transporte militar que posee la Fuera Aérea alemana. El contratista principal es una empresa creada conjuntamente por Airbus y Lufthansa Technik, y ATM es el subcontratista responsable del diseño y producción del kit de reabastecimiento.



ATM lidera también el diseño del kit de reabastecimiento para la transformación de los A330 que el consorcio Air Tanker presenta al concurso del programa del futuro avión cisterna estratégico (FSTA) en el Reino Unido.

EADS CASA MODERNIZA LOS F5

La modernización ha consistido principalmente en la incorporación de una aviónica avanzada, que inclu-





La modernización del F-5 ha consistido principalmente en la incorporación de una aviónica avanzada.

ye, entre otros, un procesador de misión, HUD (Head Up Display), pantallas multifunción (Multi Function Display y Electronic Engine Display), Global Positioning System/ Inertial System, Radioaltímetro y sistemas de control en palancas y mandos de gases (HOTAS). Además se ha realizado una mejora estructural con sustitución de los largueros de cabina y la modificación de los lanzadores de punta de ala, así como la instalación de un radar virtual para el entrenamiento y sistemas de grabación en vídeo y planeamiento de misiones.

El contrato de modernización, llevado a cabo junto con la empresa IAI, y que finaliza con la entrega, implica un total de cuatro aviones, a nivel de prototipo, y la fabricación del conjunto de materiales necesarios para la futura instalación de la modernización en el resto de la flota, compuesta por otros 18 aviones.

Mas de cincuenta vuelos de prueba, realizados durante los últimos diez meses, han permitido probar exhaustivamente el comportamiento de los nuevos sistemas incorporados en los aviones.

EL EF-18 MODERNIZADO, LA INTEGRACION DE UN NUEVO SISTEMA DE AVIONICA EN UN AVION DE COMBATE POR LA INDUSTRIA ESPAÑOLA Y EL EJERCITO DEL AIRE

EADS-CASA Aviones Militares esta participando como contratista principal en el programa desarrollado en España para la integración de un nuevo paquete de aviónica en un avión de la complejidad del EF-18. El contrato de modernización del EF-18 firmado entre el Ejército del Aire y EADS-CASA abarca la modificación de dos prototipos, un biplaza y un monoplaza. Actualmente se han iniciado los trabajos para extender estas mejoras a toda la flota del Ejército del Aire.

La modernización del EF-18 consiste fundamentalmente en la instalación de un nuevo ordenador táctico, denominado TPAC (Tactical Pilot Awareness Computer), la integración de dos nuevas pantallas en color, la adaptación del software de los ordenadores de misión a las nuevas capacidades de la modernización, mejoras de los sistemas de comunicación, introducción de un nuevo grabador digital de datos y video color de cuatro canales, extensión del bus 1553 a punta de ala, capacidad completa de identificación, integración de una navegación de precisión inercial y por GPS y nueva iluminación exterior.

El nuevo ordenador y el nuevo software proporcionan importante información de situación a través de las nuevas pantallas, con lo que el piloto dispone ahora de cinco pantallas en cabina. El ordenador permite también una fusión avanzada de sensores y control de identificación, y además la visualización de nuevos mapas digitales de última generación para su utilización táctica.

El avión ha sido preparado para la instalación del MIDS en una siguiente fase.

La factoría de Getafe ha desarrollado el software del ordenador juntamente con los ensayos en banco del subsistema TPAC, los ensayos de avión en tierra y la definición y soporte de los ensayos en vuelo.

Esta modernización, junto con actualizaciones adicionales, todavía en fase de planificación, va a garantizar que la actual flota de aviones EF-18 del Ejército del Aire esté preparada para poder operar eficazmente durante el resto de su vida en servicio hasta el 2020.

NUEVOS SIMULADORES PARA EL EJÉRCITO DEL AIRE

Indra está desarrollando un simulador para el Hercules modernizado. Este simulador permitirá a las tripulaciones del avión de transporte el entrenamiento en la realización de misiones utilizando sus nuevos sistemas de aviónica para ayuda a la navegación y suelta de cargas. Servirá además para simular vuelos a baja cota, lanzamientos de contenedores con paracaídas y el aterrizaje en pistas sin preparar.

La tecnología de bases de datos recientemente desarrollada está siendo implementada en el proyecto y per-

mitirá ofrecer la visualización del área de operaciones con el máximo detalle.

El Ejercito del Aire ha adjudicado tambien a la empresa Indra un contrato para actualizar sus simuladores del avión C-101, dos de ellos situados en la Academia General del Aire y otro en la base aérea de Matacán.

Se trata del primer simulador para la aviación militar en el que Indra incorpora tecnología de presentación visual retroproyectada, y también la tecnología de simulación del panel de instrumentos en pantallas TFT, originaria de los simuladores civiles

Los trabajos de modificación de estos tres simuladores se llevarán a cabo durante año y medio. En este tiempo, se sustituirán los ordenadores y los sistemas de control y de presentación gráfica, y el software se transferirá a lenguaje de programación actual. Además, los simuladores inicialmente entregados en dos lotes diferentes, pasarán a disponer de una configuración equivalente, reduciéndose así los costes y facilitándose el mantenimiento.

En la actualidad Indra está desarrollando también los simuladores del futuro avión de combate europeo Eurofighter Thphoon y del F-5 Tiger para el Ejército del Aire.



JSF en vuelo.

EL F-22 RAPTOR CONTINUA CON SUS PRUEBAS DE DESARROLLO

A pesar de la reducción por parte de la USAF del número de pedidos de 750 a 381 unidades, el entusiasmo por el avión se mantiene alto dentro de la compañía.

El F-22 está destinado a convertirse en el futuro líder en lo que respecta a la proyección del poder aéreo para los próximos años. Este liderazgo se consigue gracias a la combinación de tres tecnologías revolucionarias: su capacidad "stealth" que permite reducir su firma radar a la equivalente a la que tendría en el caso de tener el tamaño de un pájaro, la capacidad del sistema de sostener velocidad supersónica sin postcombustor y su aviónica integrada que integra numerosas armas y sensores .

Durante el verano ha realizado las pruebas climáticas en el Laboratorio McKinley de las Fuerzas Aéreas. Durante más de tres meses el avión ha sido sometido a condiciones climáticas extremas soportando temperaturas que van desde los 120ºF a los -65ºF, tormentas de viento y nieve, densas nieblas y lluvias fuertes y continuadas durante más de ocho horas. A excepción de pequeños problemas que han surgido durante las pruebas y que serán corregidos en los próximos meses, éstas pueden considerarse un éxito.



Pruebas climáticas del F-22 en el laboratorio Mckinley de la USAF.

F- 35 JOINT STRIKE FIGHTER

Después de haber ganado el concurso convocado por el Departamento de Defensa americano. Lockheed esta tratando de captar socios para la fase de producción. Siete naciones se han involucrado ya en el proyecto, Reino Unido, Italia, Países Bajos, Dinamarca, Noruega, Turquía y Canadá; y Australia se prevé que firmará el acuerdo a final de año.

Lockheed ha empezado las negociaciones con suministradores de estos siete países para traspasar parte del trabajo de producción como compensación a la futura compra de aviones. ■

SEMBLANZA del general CARVAJAL RAGGIO



No es un hecho frecuente que el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire se dirija a la Revista de Aeronáutica y Astronáutica para la publicación de la semblanza de un general con motivo de su pase a la reserva. Pero en la vida profesional del general de división Luis Fernando Carvajal Raggio concurren una serie de circunstancias que me han decidido a hacerlo. Se trata de un militar ejemplar que con su dedicación a la milicia y ejemplar trayectoria constituye, sin lugar a dudas, un ejemplo de virtudes militares para todos los que vestimos el uniforme.

Quienes no tengan la satisfacción de conocerle deben saber, en primer lugar, que su carrera militar ha estado muy ligada a la Brigada Paracaidista, unidad que ha servido y ha mandado. Pertenece a la 18ª promoción de la Academia General Militar por lo que obtuvo su despacho de teniente en 1963, empleo en el que estuvo destinado en el I Tercio de la Legión y en la Brigada Paracaidista. Durante diecisiete de los diecinueve años que ejerció los empleos de capitán, comandante y teniente coronel desempeñó sus servicios en dicha unidad paracaidista. Y, una vez promovido a coronel, tras un año en Presidencia del Gobierno, se hizo cargo de la segunda jefatura de la Brigada Paracaidista hasta que, ascendido a general, fue nombrado jefe de la Brigada, cargo que desempeñó hasta su ascenso a general de división. En este empleo ocupó el cargo de jefe de los Servicios Territoriales de la Región Militar Sur y Comandante Militar de Sevilla y Huelva y, posteriormente, de jefe de los Servicios Territoriales de la Región Militar Centro y Comandante Militar de Madrid. Su hoja de servicios presenta una trayectoria profesional intachable. Sus cursos y diplomas han estado, principalmente, relacionados con el paracaidismo tanto nacional (mando de unidades paracaidistas, apertura manual, plegado, preparación de cargas y jefe de salto) como extranjero (master americano de paracaidismo, especialista de lanzamiento de cargas en Estados Unidos y título paracaidista de Alemania, Bélgica, Estados Unidos, Jordania y Portugal).

La forma en que se ha despedido del servicio activo recientemente, dando un último salto paracaidista (*"...fue el mejor de mi vida..."*), pone de relieve su carácter y forma de ser. No oculto que esta forma de cerrar su vida militar en activo ha despertado en mí una emoción profunda. Además, sin duda, ha resultado un ejemplo sumamente estimulante para los más jóvenes y, en particular, para los paracaidistas de la Brigada y del Ejército del Aire. Me confieso admirador de la actividad paracaidista, afición que, además de mi pasión por el vuelo, heredé de mi padre, quien siendo ministro del Aire y convencido partidario de la existencia de fuerzas paracaidistas en el Ejército del Aire, las apoyó decididamente e impulsó la 1ª Bandera Paracaidista en el entonces Aeródromo de Alcalá de Henares en enero de 1947 y creó la Escuela Militar de Paracaidismo en Alcantarilla en junio del mismo año.

El general Carvajal siempre ha estado muy unido al Ejército del Aire. Lo demuestran sus propias palabras: *"...en vuestras expertas manos puse mi vida y vocación de Infante Paracaidista y durante más de treinta años volé con vosotros y disfruté de nuestra maravillosa profesión de las Armas..."*; cariño por el Ejército del Aire que he tenido oportunidad de comprobar y que también le ha hecho merecedor de la Gran Cruz y dos Cruces del Mérito Aeronáutico.

Además, con el general Carvajal me une una estrecha amistad, producto de años de milicia en común. Pongo de manifiesto que para mí es un verdadero honor haberle tratado por su caballerosidad, honradez y hombría de bien y, en definitiva, por haber sido ejemplo constante en su vida militar. Los versos de Calderón sobre la milicia definen su conducta: *"...aquí, en fin, la cortesía, el buen trato, la verdad, la fineza, la lealtad, el honor, la bizarría, el crédito, la opinión, la constancia, la paciencia, la humildad y la obediencia, fama, honor y vida son, caudal de pobres soldados que en buena o mala fortuna, la milicia no es más que una religión de hombres honrados"*.

General Carvajal, compañero de armas y gran paracaidista, confío que ahora dispongas del tiempo merecido para atender a tu mujer, Pitu, y a tus hijos y nietos, quienes han compartido contigo los esfuerzos de una vida en activo dedicada al servicio. Todos ellos tienen fundados motivos para sentirse orgullosos de ti, como me consta que lo están.

Luis, amigo, enhorabuena y gracias por tu ejemplo.

Eduardo G. Gallarza M.

EDUARDO GONZALEZ GALLARZA
General del Aire

Un año después

José Luis Tojeiro Aneiros
Teniente general de Aviación

Amaneció lloviendo torrencialmente en San Javier. Era el 28 de septiembre del año 2001. Allí, el tiempo en ese mes suele ser lo más parecido al que puede soñarse como ideal: días de cielo apenas sin nubes, con luz límpida de suaves tonos dorados y azules y calor tibio, relajante...

Habíamos llegado en la tarde anterior. Veníamos con nuestras esposas y, muchos, con hijos e incluso nietos. De los 99 que nos incorporamos a la Academia General del Aire (AGA) en septiembre de 1951 como componentes de la "Séptima Promoción", 50 años después, quedábamos solo 71, de los que no todos pudieron asistir a la celebración del quincuagésimo aniversario de nuestro ingreso en la Academia. El primer encuentro, en el casino "Ruiz de Alda", durante la recepción de bienvenida, fue realmente emotivo. Estábamos todos tan cambiados y teníaños tantas cosas que contarnos que no es de extrañar que nos acostásemos tarde.



A primera hora de la mañana fuimos a saludar al director de la Academia, en su despacho oficial y le hicimos entrega de un recuerdo de la promoción para el Museo de la AGA: una placa de plata con los rombos distintivos de cada una de las Armas y Cuerpos del Ejército del Aire de entonces. El coronel Ferrer nos pareció mucho más joven que nuestro coronel, Gerardo Fernández Pérez, 10 lustros atrás. Después, nos reunimos en la plaza de armas para asistir a la presentación que Ferrer nos iba a hacer de la Academia actual.

Por unos momentos había parado de llover... Era la misma Plaza de Armas de nuestros años de cadetes y de alféreces alumnos. Los mismos edificios de las Escuadrillas -uno más que entonces- de un blanco que al sol debería resultar casi hiriente pero que, ahora, rezumaba goterones de agua teñida de ocre a causa del polvo en suspensión... No había botijos en la entrada. En su día fueron casi una bendición. Hoy,

además de un recuerdo curioso, serían toda una notable y decorativa antigüedad. Las amplias naves corridas de nuestro tiempo, con las camas alineadas en fila y las taquillas metálicas de color verde enfrente, han sido sustituidas por cómodas camaretas que, de seguro, proporcionarán una cierta envidiable privacidad que nosotros no pudimos disfrutar... Ahora ya no será posible aquello de abrirse la puerta de la nave y escuchar la voz del oficial de semana: "*¡Apunte, galonista! Fulano, mengano y citano arrestados por permanecer en la cama después del toque de diana*". Eso, quizás, solo medio segundo después del fin del toquecito... Además, en esta época, eso de arrestar parece que está muy caro para el que arresta... Hoy resultaría impensable lo ocurrido al "Pulga": "*¡A la orden de Ud, mi capitán! Se presenta el alférez alumno Jesús Martín Cervera para notificarle que ha cumplido ya el arresto...* ¿Qué arresto, alférez?... *El que Ud. me impuso por desacato a superior...* ¿Cómo dice? ¿Qué Ud. me ha desobedecido? ¡Apúntese otro tercer grado!... *Y lo arrestó de nuevo*".

La palmera ha crecido mucho en estos 50 años y parece que ya no hay mosquitos en la plaza... La palmera era -y continúa siéndolo- el único parasol disponible y, bajo ella, sólo había refugio para los jefes de las formaciones durante los "descansos"... En cuanto a los mosquitos, sus implacables picaduras mientras permanecíamos indefensos, en posición de "firmes" durante la misa de los domingos eran todo un tormento. De nada servía torcer la boca soplando hacia ellos lo más fuertemente posible porque, envalentonados de seguro por la brillante interpretación que de la sinfonía del Nuevo Mundo estaba haciendo la banda de música, bajo la dirección del teniente Larios, hincaban aún más el aguijón... Claro está que el masaje y la colonia después del afeitado eran algo que ninguno de nosotros se atrevía a disfrutar en domingo.

La organización y el modo de funcionamiento de la Academia han cambiado mucho desde nuestra época. Con alumnos de tan distintas procedencias, -explicaba el coronel- los planes de estudios son tantos y tan diferentes que casi podría decirse que están confeccionados a la medida de los usuarios.





Ibamos a visitar las actuales instalaciones de la AGA. De seguro que, recordando las existentes en nuestros tiempos, éstas nos parecerían todo un lujo... ¿Existiría todavía el "taller de lima"? Era un pequeño barracón metálico al que acudíamos cada vez que, por circunstancias meteorológicas, se suspendían los vuelos. El esqueleto de una Bücker sería como elemento decorativo del taller y, a la vez, como curioso objeto de ayuda a la enseñanza. Estaba hecho de acero al cromomolibdeno y, por eso -nos repetía una y otra vez el capitán Gacías-, era tan robusta la estructura de la avioneta... La verdad es que no poníamos demasiado entusiasmo al limar las pequeñas piezas que nos tocaban por turno... Y el repiqueteo de los goterones de lluvia en los cristales del autobús volvía a traernos el run-run de las palabras del bonachón capitán: *"Señores cadetes, por si tienen alguna duda acerca de la importancia de la asignatura de lima, les recuerdo que los que resulten suspendidos en ella repetirán curso"*...



No llegamos a ver el taller de lima. Tampoco, a visitar la mayoría de las instalaciones previstas. La lluvia, que caía entonces inclemente, obligó a pasar al plan alternativo: la misa se celebraría en el antiguo salón de actos y las ceremonias militares en el nuevo: un grandioso salón, de espectaculares dimensiones, en el interior de un espléndido edificio inaugurado hace pocos años.

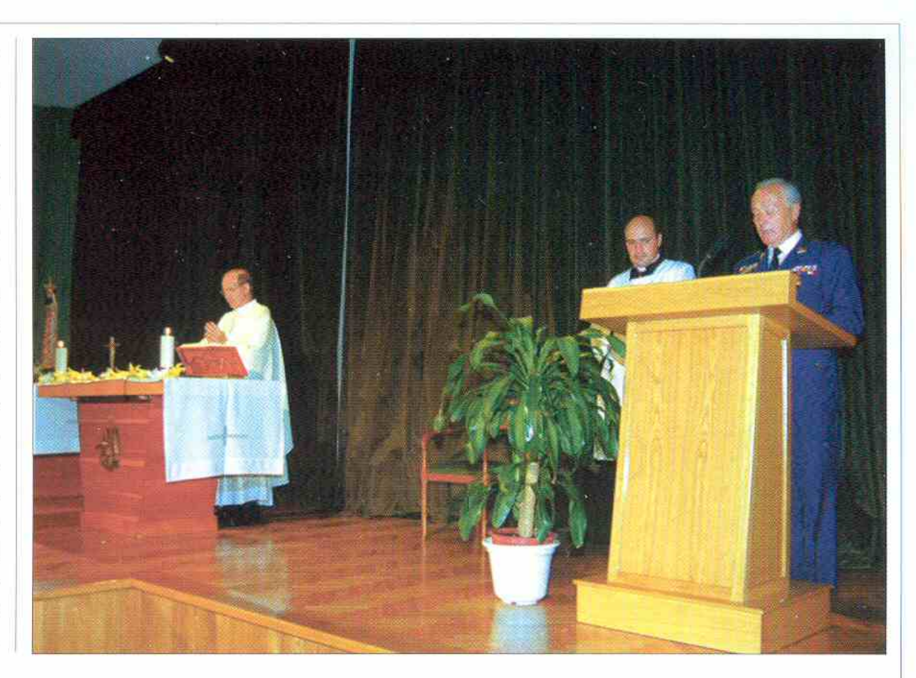
La Misa resultó entrañable porque, como siempre en las celebraciones de la promoción, fue el padre Díaz Sintes el oficiante. El padre Díaz Sintes -Fernandito- era un fuera de serie en acrobacia aérea que, -¿quién iba a pensarlo?- entraría un día en barrena, en nubes, pilotando un T-33... No iba sólo en el avión y al recuperar la anormal posición, muy cerca del suelo, su voz subía potente hacia El: ¡Gracias, Dios mío! ¡Gracias, Dios mío! ¡Gracias, Dios mío!.. Su preocupación era sólo una: ¿Estabas confesado, José Luis? Años más tarde, siendo capitán, Fernandito, el buenazo de la promoción, decidió un día renunciar a efectuar el curso de Estado Mayor para el que había sido seleccionado e ingresar, en cambio, en el seminario. Hoy, con su cara de niño grandote y el pelo todavía rubio, es un prestigioso sacerdote del Opus Dei que sigue poniéndose algo nervioso cuando celebra misa para nosotros... y, sabiéndolo, todos estábamos pendientes de con qué nos sorprendería esta vez... Fue con la plática pero, pese a su extensión, no miramos los relojes, eso que en el programa estaba previsto que la duración de la Misa no sobrepasase los 50 minutos... Ricardo Teigell, con gesto grave y voz quebrada por la emoción rezó una oración especial por los 28 compañeros fallecidos y, mientras desgranaba sus nombres, uno a uno, -desde Usandizaga, el primero en irse, caído en accidente aéreo en la propia Academia a sólo cinco meses de su ingreso en ella, hasta Santendréu, el último de los llamados- todos los recordábamos con sus caras de entonces, como si el tiempo se hubiera detenido hace 50 años... Pepito Pérez leyó la Epístola, Ramón Raimundo dirigió las preces y Benito Puente recitó una preciosa composición de los aviadores a su Patrona, la Virgen de Loreto.

Al salir de Misa teníamos el presentimiento de que pronto pararía de llover, pero el cielo continuaba estando encapotado y los grandes charcos en el suelo hablaban claro de la intensidad de las recientes precipitaciones... Con nuestros familiares, que nos habían acompañado ya durante la misa, nos trasladamos al lugar donde iba a desarrollarse el acto principal... Si teníamos algún recelo porque la brillantez de la celebración se viera disminuida por el obligado cambio de marco -el nuevo salón de actos en vez de la plaza de armas- muy pronto lo desechamos. El salón, de planta cuadrada, era realmente espectacular: paredes de madera noble, suelo reluciente de mármol, vistosísima gran araña de reflejos irisados en el techo y capacidad sobrada para alojar cómoda y adecuadamente en su interior a todo el personal participante... En uno de los laterales formaba el escuadrón de alumnos al completo, con escuadra de gastadores y banda de música; dando frente a ellos, en el lateral opuesto, formamos los componentes de la Séptima Promoción; al fondo lo hicieron los jefes, oficiales y suboficiales de la AGA y, cerrando el cuadro, se acomodaron familiares e invitados.

Y llegó el momento cumbre de la celebración. Se inició con la entrada de la Bandera. Sonaba, solemne, el himno nacional mientras el Escuadrón de Alumnos presentaba armas y nosotros, con emoción apenas contenida, llevábamos la mano derecha al botón del barboquejo de la gorra, como lo habíamos hecho entonces, hace 50 años. El coronel Ferrer pasó revista a la formación y, una vez finalizada, saludó a los componentes de la Promoción... Y comenzamos a desfilar de uno en uno... la banda tocaba la marcha "Ganando Barlovento". Inicialmente estaba previsto que la que sonaría sería "El abanico", pero solicitamos el cambio porque preferíamos un ritmo más vivo para el desfile. Imposible describir los

sentimientos de cada uno mientras marchábamos erguidos, marciales, serios, conscientes de la emotividad e irrepetibilidad de lo que estábamos viviendo. Iba a ser -casi de seguro- la última vez que besaríamos nuestra bandera... Y todo fue como en aquel día de diciembre de 1951 en el que juramos defenderla. El juramento no tenía fecha de caducidad. Nos obligaba para siempre. Por eso no sonaron esta vez aquellas inolvidables palabras: *"Caballeros Cadetes de la Séptima Promoción: juráis por Dios y prometéis a España, besando con unción su Bandera..."* Marchábamos con la gorra puesta, braceando como recordábamos que debía de ser: hasta la altura del cinturón del compañero que nos precedía. Hoy no pesaba el mosquetón, que antaño llevábamos colgando del brazo... Al llegar al fondo del salón, frente a la cabeza de la formación de profesores de la AGA, hacíamos "derecha" al tiempo que nos despojábamos de la gorra y, sujetándola con el brazo izquierdo doblado en ángulo recto, seguíamos marchando. Siempre, en este punto, había alguien que se olvidaba de quitarse la gorra. Los compañeros le hacían gestos y entre los invitados al acto se suscitaban murmullos, en el intento de apercibirle de lo que estaba sucediendo. Pero todo resultaba en vano: el cadete de ayer, como el coronel de hoy, pasarían "cubiertos" a depositar su beso en los pliegues de la enseña de la Patria. A la altura de la Escuadra de Gastadores hicimos "derecha" de nuevo y ya, con los labios apretados, la emoción a flor de piel y el corazón latiendo como solo lo hace en momentos sublimes, nos dirigimos en derechura a la Bandera. Y, al llegar a su altura, dando vista a ella y cogiendo sus pliegues con la mano derecha, depositamos nuestro beso de despedida. Un beso en el que se confundían sueño y realidad, compromiso y entrega al servicio, recuerdos y esperanzas. Ayer y hoy juntos en un momento irrepetible.

Volvíamos a nuestros puestos de formación con visible alegría en nuestras caras, disipada ya, en gran parte, la tensión de los minutos anteriores... Después vinieron los discursos: el del







teniente general Tojeiro primero y el del coronel director de la AGA después. Discursos llenos de suave agridulce añoranza y de fe esperanzada en un futuro que adivinamos casi como presente. Tras la solemne retirada de la bandera a los acordes del Himno Nacional, el escuadrón de alumnos entonó el Himno del Ejército del Aire, coreado por los más de los presentes. Y con ello finalizó el acto.

Empezaba a despejar, pero no había ya tiempo para la reprogramación de los desfiles aéreo y terrestre, suspendidos desde primeras horas de la mañana. Evitando pasar por los grandes charcos que sembraban el pavimento de agua amarillenta por el barro, nos trasladamos a pie hacia el lugar donde iba a realizarse la ofrenda a los caídos. Ibamos en grupos, con nuestros familiares. Los comentarios eran los mismos en todos los grupos: habíamos desfilado muy bien y fue una pena que la lluvia hubiese obligado a variar el programa previsto, pero, a pesar de ella, era unánime el sentimiento de que tanto la celebración en sí como el marco en el que se desarrolló resultaron sencillamente brillantes. Y, mientras caminábamos, en el aire fresco parecía flotar el recuerdo de nuestros entrenamientos para los desfiles en Madrid, marchando con el mausser sobre el hombre desde la plaza de armas hasta el final de la pista de vuelo y vuelta... y la voz del comandante del Escuadrón: *"¡¡pisen fuerte!, ¡también en los charcos!"*.

Tras la oración pronunciada por el capellán de la Academia, Bautista y Benito Puente portaron la corona de laurel hasta el pie del monumento a los Caídos. Lo hicieron a paso lento, al ritmo emocionado del Himno al Compañero Perdido que entonaban los componentes de la formación de alumnos y acompañábamos los más de los asistentes. Después, el toque de oración, tan solemne y emotivo, tan consustancial con el estilo militar de recordar a los compañeros que se fueron al azul. Con una descarga de fusilería finalizó el acto. Y el Escuadrón de Alumnos, con el arma al brazo y a paso ligero se retiró hacia los edificios de las correspondientes escuadrillas.

Había bastantes claros en el cielo y se adivinaba que pronto despejaría del todo. Así que se celebraría la exhibición aérea de la Patrulla Aguila. Nos encaminamos hacia la zona de aparcamiento de aviones, al pie de la torre de control. Los siete CASA-101 rodaban muy despacio hacia la cabecera de la pista, para el despegue. "Rodaje". Había un profesor con acreditada fama de gafe. Era todo un buenazo, pero gafe. Paco Arteaga era muy supersticioso. A menudo hacía los "cuernos" con la mano derecha para alejar a la "bicha". Aquél día le tocaba volar el primero. Volaría solo. Una vez puesto en marcha el motor de la Bücker, hizo la señal para que le quitasen los calzos, metió motor para salir de la línea de aparcamiento, inició el viraje en dirección a la "T", situada en el lado opuesto del campo de vuelo de la Academia. Y de pronto alguien gritó ¡frene!, ¡frene!. Y cuando Paco lo hizo, él se subió al ala inferior izquierda y, sujetándose al borde de la cabina delantera, le ordenó "lléveme hasta la T". Paco no podía creerlo y mirándonos con cara que era todo un presagio, continuó el rodaje. Sus denuestos duraron días: había hecho un caballito y, al final, había rozado el suelo con el borde del ala inferior izquierda. Naturalmente, el polizón que le había acompañado hasta la T era el profesor gafe.

De la exhibición de la Patrulla Aguila solo cabe decir que fue sencillamente magistral: planeada en cada detalle, medidos al milímetro los espacios y a la décima de segundo los tiempos, coordinación y ejecución perfectas, cambios de formación entre figuras y muchas veces dentro de una misma figura. Las exclamaciones de asombro y los aplausos de las señoras y los niños se sucedieron a lo largo de toda la exhibición. Cuando, tras vistosas roturas en abanico, espeluznantes cruces y demostraciones precisas de las cualidades de vuelo de los CASA-101, aterrizaron juntos los siete aviones, el aplauso fue unánime y largo, muy largo. Lo merecían realmente los Aguilas.





De regreso hacia la Plaza de Armas nos apercibimos de los considerables cambios sufridos por nuestro viejo campo de vuelo. ¿Habrá tantas tarántulas como entonces? Las localizábamos por el agujero en el suelo, del diámetro de un lápiz. Metíamos en él el tallo largo de alguna mata o hacíamos pís sobre el agujero y, las más de las veces, cobrábamos una tarántula que no era raro que apareciese más tarde en el suelo de alguna ducha. Allí, al pie de la esquina de aquél conjunto de aulas fue donde cayó Ramón. Ramón es Ramón Raimundo. Estábamos en cuarto curso y



teníamos que hacer acrobacia, solos, en avionetas Jungmeister de motor en línea. Esperando nuestro turno, seguíamos las evoluciones de Ramón. Llegó el momento de ejecutar el looping invertido y lo inició... y en la posición de invertido, con la cabeza hacia abajo y un montón de ges negativos en el cuerpo, el motor se desprendió y quedó colgando de la parte inferior de la bancada, perpendicularmente al fuselaje de la avioneta. Y así cayeron -la avioneta y el piloto con ella- desde 1.500 metros de altura hasta el suelo. Nunca los segundos fueron tan largos como aquéllos. No existía ninguna posibilidad de que Ramón pudiera recuperar el control de la Jungmeister y, si se soltase del asiento y abriese el paracaidas lo más probable sería que la avioneta, en su caída lo destrozase. Así que, tras un descenso vertiginoso que se nos antojó eterno, se produjo el impacto contra el suelo, a solo pocos metros de las aulas. Desde el otro extremo del campo podíamos ver la avioneta, en posición de invertido, con las ruedas vueltas hacia el cielo. La ambulancia y el coche contra-incendios llegaron en un santiamén al lugar del accidente. Y lo increíble sucedió: Ramón, consciente de la llegada del equipo de socorro y, para salir cuanto antes de un peligro inminente de incendio, se soltó los tirantes para desprenderse del asiento y, como estaba en invertido, se dio un fuerte golpe en la cabeza, protegida solo por el liviano gorro de vuelo, de tela. Un formidable chichón y eso fue todo. Lo llevaron a la enfermería para un examen detallado de su estado y el resultado fue que al día siguiente estaba dado de alta. Verdaderamente, Ramón es un tío con suerte.

Al final del recuerdo estábamos llegando ya a la Plaza de Armas. Entramos en el museo. Allí estaban, también, los uniformes de nuestro tiempo. Los de paseo: blancos los de verano, grises los utilizados el resto del año. Los de faena: entonces nos parecían aún más feos. El capote. Y, ¿cómo no? el tabardo. En la orla de la promoción más de uno resultaba casi irreconocible con su cara de casi niño. Y en la lápida en la que estaban inscritos los nombres de los fallecidos en la Academia en acto de servicio nos fijamos especialmente en el de Usandizaga.

Comimos en el mismo majestuoso comedor de nuestros tiempos, con los alumnos de hoy. Una comida entrañable. De seguro que nuestros jóvenes compañeros de mesa lo habrán pasado bien porque, aunque hayan tenido que tragarse más de una batallita, se habrán regocijado al escuchar algunos de los mil y un increíbles sucedidos de los que fuimos protagonistas cuando éramos como ellos... Mientras tanto, en el Casino Ruiz de Alda nuestras esposas y familiares y las viudas de algunos de nuestros compañeros degustaban una paella "alicantino-murciana" que, según contaron después, estaba exquisita.

La cena de gala en el Casino fue el último acto de un día realmente memorable. Las luces, la armoniosa disposición de las mesas, los centros de flores, el bullicio alegre de 200 personas amigas, la elegancia y simpatía de las damas, nuestra propia optimista disposición de ánimo... todo contribuía a crear un ambiente especial, casi mágico, donde el ayer y el hoy se confundían en un solo tiempo... y en el que las conversaciones y los recuerdos se enredaban en las volutas tenues del humo de la añoranza.

Y fue así como, a los 50 años de habernos conocido, caímos en la cuenta de que los lazos de amistad y compañerismo anudados entonces permanecen hoy apretados, incluso más apretados que nunca... y fue también así como hemos vuelto a sentirnos, juntos, orgullosos de pertenecer a la Séptima Promoción ■

XXV ANIVERSARIO DEL GRUCEMAC

El día 25 de septiembre y presidido por el teniente general jefe del Mando Aéreo de Combate tuvo lugar el acto de celebración del 25 aniversario de la entrada en funcionamiento operativo del Ala de Alerta y Control, hoy Grupo Central de Mando y Control (GRUCEMAC). Ello significó, a partir de septiembre de 1977, ejercer un control centralizado de las operaciones de defensa aérea en el sector península, desde un centro automatizado que recibía en tiempo real información de los radares a él asignados. La defensa aérea dirigida desde tierra en España se remonta, no obstante, a los años 50 del pasado siglo, cuando a raíz del convenio de Cooperación y Defensa firmado con Estados Unidos, se instalaron radares de vigilancia y control, que dirigían a los cazas asignados de manera descentralizada. Esta capacidad de descentralización se mantuvo como alternativa en el nuevo sistema.



En el transcurso del acto el GJMACOM, teniente general Ricardo Rubio Villamayor, y el jefe del GRUCEMAC, coronel José Javier Muñoz Castresana, dirigieron sendas alocuciones a los presentes en las que glosaron la historia de la unidad y de la defensa aérea española. Asimismo, dentro del homenaje a los caídos del Ejército del Aire, fue ofrendada una corona de laurel por el primer jefe del Ala de Alerta y Control, hoy general del Aire en la reserva, Gonzalo Puigcerver Romá y por el GJMACOM. Este último descubrió posteriormente una placa conmemorativa del evento. El desfile terrestre se vio realzado por una pasada de una formación aérea compuesta por un F-18, un F-1, un F-5 y un C-101, representativos de los aviones que han sido controlados por "Pegaso" a lo largo de su historia.



En este acto estuvo presente un nutrido grupo de representantes de distintas unidades del Ejército del Aire, de los otros Ejércitos, de militares de países OTAN destinados en el CAOC-8 y de antiguos miembros del GRUCEMAC y sus familiares. Ello propició una entrañable confraternización con los actuales componentes de la unidad en la copa de vino español servida tras el acto.

El GRUCEMAC ha cambiado mucho en estos 25 años, y lo hará probablemente más en el futuro próximo, pero "Pegaso" siempre se mantendrá, gracias al esfuerzo de todos sus integrantes, junto con sus hermanos "Papayo" y "Polar", como sinónimo de seguridad e integridad del espacio aéreo español.

Manuel Mª Jiménez Rodriguez

BODAS DE ORO, INGRESO DE LA 8ª PROMOCION EN LA AGA



Hay situaciones en la vida tan transcendentes y emotivas que no puedes encontrar ni la inspiración, ni las palabras adecuadas para poder explicar las sensaciones que has vivido.

Esto es lo que se siente al recordar los días pasados con motivo de celebrar los 50 años de ingreso en la Academia General del Aire de nuestra Octava Promoción.

"Tren especial. Todo por la Patria. Las Escuadrillas. La Plaza de Armas. La Palmera...". Y han pasado 50 años. No puede ser todo igual, pero esos lugares los dejamos llenos de juventud, ilusión y patriotismo.

Y han pasado 50 años. Y nos hemos vuelto a ver, con unas familias que entonces casi ni soñábamos.

El día 27 de septiembre, en el salón de actos, la santa misa y el recuerdo a los que no han podido venir -pocos- y de aquellos -muchos más- que se rompieron las alas en el camino: para ellos un ramo de rosas rojas a los pies de Nuestra Virgen de Loreto.

En la plaza de armas, junto a la palmera, la parada. La formación. La bandera de España. Los discursos. Y el acto central de volver a besar la bandera: escalofríos de otros mundos.

Luego, el presidir la promoción, el desfile aéreo y terrestre para a continuación rendir tributo a los caídos: ..."cuando la pena nos alcanza", el toque



de oración y la pasada de una formación aérea, produjeron escalofríos en el alma y más de una lágrima furtiva. Han pasado 50 años. Y aquellos nuestros viejos cacharros, las buckers, se han convertido en la patrulla "Aguila", que nos deleitó y nos puso en vilo, en aquella esquina de los barracones, mirando al mar... al Mar Menor.

Departimos comida con los alumnos y profesores. Los cadetes de nuevo ingreso este año conforman la 58 promoción. Por la noche, cena de gala en el club de Oficiales Ruiz de Alda con toda nuestra gran familia octaviana. Y al día siguiente, como la 8ª es especial, fuimos invitados por la Comunidad y el Ayuntamiento de Murcia a una espléndida comida en el hotel "Meliá 7 Coronas", después de habernos enseñado en Santa María de la Arrixaca, su museo Salzillo, su casino, despidiéndonos de Murcia en el Santuario de la Virgen de la Fuensanta.

A los actos de la Academia asistimos 320 personas, titulares, las viudas, los hermanos, hijos, nietos y algún biznieto. Algo impresionante, parecíamos una gran familia octaviana. Y han pasado 50 años.





Y cada mochuelo a su olivo. Aunque aún hubo mochuelos de la Octava que se marcaron un viaje a Portugal: Viseu, Coimbra, Batalha, Fátima, Lisboa, Ovilo, Sintra, Cascaes, Estoril... Y es que la Octava nunca se acaba.

Y como colofón de nuestro año de las Bodas de Oro, nos despedimos de nuestra Virgen de Loreto, el día 12 de diciembre, con la visita al Museo del Aire, Santa Misa en su honor y en recuerdo de nuestros caídos, los grandes ausentes de nuestra promoción, y una comida de hermandad en el C.D. Barberán de Cuatro Vientos.

El Cocopaga

TOMA DE POSESIÓN EN LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE

El general jefe del Mando Aéreo del Centro y Primera Región Aérea Gonzalo Ramos Jácome presidió el acto de toma de posesión del coronel José Antonio Fernández Demaría como nuevo director de la Academia Básica del Aire.

Desde el día 1 de octubre el coronel del Cuerpo General Escala Superior de Oficiales (CGESO) José Antonio Fernández Demaría es el nuevo jefe del Sector Aéreo de León, jefe del Aeródromo Militar de León, director de la Academia Básica del Aire y comandante militar del Aeropuerto de Asturias, cargos que venía desempeñando con carácter interino, el teniente coronel (CGESO) Miguel Ángel Benítez García, desde la fecha de cese el pasado mes de julio del coronel (CGESO) Antonio Valderrábano López destinado al EMAD.

El coronel Demaría ingresó en el Ejército del Aire en 1971, como soldado voluntario, y en 1972 entra en la Academia General del Aire, siendo promovido al empleo de teniente en 1976, como componente de la 28 Promoción.

Su primer destino fue la Escuela de Polimotores en Salamanca, pasando el año siguiente a la Escuela de Reactores.

En 1980 es destinado al 406 Escuadrón de Experimentación en Vuelo (BA de Torrejón) y en 1981 pasa al Ala Mixta 46 (BA de Gando) dotado con aparatos Mirage F-1. En 1985 es seleccionado para realizar el curso de Instructor del F-18 en Estados Unidos, para posteriormente ser destinado al Ala 15. Su siguiente destino es la Base Naval de China-Lake en California como jefe de la Oficina de Coordinación del Software Operativo del Programa EF-18.

En 1991 es destinado al MALOG y 1995 al Ala 12.

Antes de ocupar la Dirección de la Academia, durante tres años fue jefe de la División Logística en la Agencia de Gestión Logística del programa Eurofighter, con sede en Munich.

También fue jefe del Destacamento de Control Aerotáctico en Bosnia (1994) y jefe del Destacamento Ícaro en la Base Aérea de Aviano (1997, 1998).

Ha sido condecorado en tres ocasiones con la Medalla al Mérito Aeronáutico, Medalla de Sufrimientos por la Patria, Medalla de la OTAN, Medalla de las Naciones Unidas y la Cruz, Encomienda y Placa de la RMO de San Hermenegildo.

Es diplomado en Estado Mayor y tiene más de 3.000 horas de vuelo, principalmente en material F-5, F-1 y F-18.

CLAUSURA DEL VI CURSO DE SEGURIDAD EN TIERRA

El día 4 de octubre tuvo lugar en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) la clausura del VI curso de Seguridad en Tierra.

El acto estuvo presidido por el coronel director de la Escuela Tomás Ramos Gil de Avalle.

El curso, encuadrado dentro de la enseñanza de perfeccionamiento, se desarrolló entre el 9 de septiembre y el 4 de octubre, siendo 16 los alumnos asistentes al mismo, 12 del Ejército del Aire, uno del Ejército de Tierra y tres extranjeros (F.A. dominicana, F.A. portuguesa y F.A. nicaragüense).





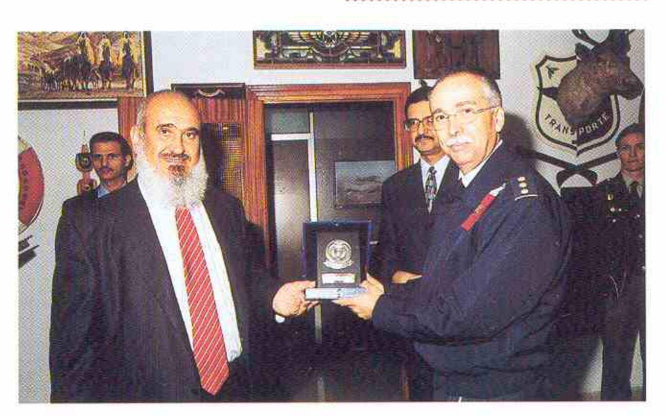
DÍA DE LA HISPANIDAD EN AFGANISTÁN

El día 12 de octubre, con motivo del día de la Hispanidad y de la Virgen del Pilar, se celebró en la Base multinacional Warehouse de Kabul un Acto Militar presidido por el Maj. Gen. COMISAF D.H. Akin Zorlu. En dicho acto, además de las distintas unidades del Ejército de Tierra que componen el contingente ASPFOR III, participó la Sección del EADA destacada, desde finales de enero, en el aeropuerto de Kabul. Asistieron el representante de la UE en Afganistán, Sr. Vendrell, el jefe de la KMNB, los jefes de contingente de los países con representación en ISAF y agregados militares, así como españoles e hispanoamericanos acreditados en en Kabul.



VISITA DE LOS AGREGADOS AÉREOS EXTRANJEROS AL SECTOR AÉREO DE PALMA DE MALLORCA

El día 13 de octubre a las 12 horas llegó a la Base Aérea de Son San Juan procedente de la Base Aérea de Torrejón el Boeing 707 del 45 Grupo de FF.AA. llevando a bordo a los agregados aéreos militares extranjeros acreditados en España que hasta el día 16 de octubre visitaron entre otras unidades la Base Aérea de Son San Juan y el Acuartelamiento Aéreo de Puig Mayor (EVA 7), enmarcadas en una serie de visitas por todo el territorio nacional en las cuales se dan a conocer además de las características de las unidades del Ejército del Aire las costumbres de las distintas comunidades autónomas. En la realizada a la comunidad de las Islas Baleares a las acompañantes de los agregados aéreos se les organizaron unas visitas guiadas al castillo de Bellver, Palacio de La Almudaina y catedral de Palma de Mallorca. Al día siguiente, acompañados por una comisión nombrada por la jefatura de la Base Aérea de Son San Juan encabezada por el coronel jefe del Sector Aéreo de Palma de Mallorca, visitaron la ciudad de Manacor donde pudieron contemplar la fabricación de perlas en la factoría de Perlas Majórica de renombre internacional y visitar las famosas cuevas del Drach de interés turístico nacional, así como conocer y degustar la cocina mallorquina.



VISITA AL ALA 35 DE UNA DELEGACION DE ARABIA SAUDITA

El día 15 de octubre, una delegación de Arabia Saudita encabezada por el general de división de Ingenieros Hamad Bín Abdullah Al-Assaf y por parte española por el general de división Francisco Parra Cuadro, de la DGAM, visitó el Ala nº 35. A su llegada fueron recibidos por el coronel Angel de Cózar López, jefe de la unidad, en el edificio del Grupo de FF.AA., donde les fue ofrecido un briefing.

A continuación los comisionados pasaron a realizar una visita a la exposición estática de aeronaves dispuesta para la ocasión, compuesta por un T-21 (C-295) y un T-19 (CN-235) medicalizado, donde tuvieron la oportunidad de comprobar la gran aportación y las excelentes prestaciones del material expuesto.

RELEVO DE MANDO EN EL DESTACAMENTO GÉMINIS

El dia 17 de octubre tuvo lugar en Manas (Kirguistán), el relevo de mando del Destacamento Géminis.

El acto consistió en la lectura de la orden de nombramiento del comandante, Escala Superior de Oficiales, Francisco Rodríguez Martos, como jefe del Destacamento Géminis, sustituyendo así al hasta entonces jefe, comandante Antonio Alvaro González, tras lo cual el comandante Alvaro pronunció la fórmula de reconocimiento del comandante Martos.

En ese mismo día el T-10 destacado en Manas voló la misión número 214 alcanzando con ella un total de 1500 horas de vuelo. El Destacamento Géminis se constituyó a finales de febrero de 2002 en apoyo a la operación Libertad Duradera, siendo los Hércules españoles los primeros aviones que desplegaron en Kirguistán. Desde entonces se han realizado misiones de transporte, en Afganistán y en los países de su entorno, para la coalición internacional empeñada en la lucha anti-terrorista que allí se desarrolla.

El destacamento está compuesto por 45 miembros del Ejército del Aire, en su mayoría del Ala-31, operando con un alto grado de autonomía. Es de reseñar que su personal realiza allí el mantenimiento de segundo escalón.

DESPEDIDA A LOS TITANES

El día 18 de octubre y con la presidencia del general jefe del Estado Mayor del Aire tuvo lugar en la Plaza del Sabre de la Base Aérea de Torrejón el acto oficial de despedida al RF-4C y de desactivación del Escuadrón 123. A él acudieron invitados una amplia representación de las tripulaciones que han volado el Phantom de reconocimiento en el Ala 12, así como del personal de mantenimiento que durante su vida operativa se convirtieron en auténticos héroes al mantener operativa tan veterana plataforma. Se dio la curiosa circunstancia de que todas las tripulaciones formaron en una única formación, donde coincidía desde un general del Aire (antiguo JEMAD) hasta jóvenes tenientes. En su alocución, el comandante Vara de Rey, último Jefe de la Unidad y promotor del acto, lanzó una mirada al pasado para resaltar muy especialmente los valores morales y profesionales de los operadores de armas en su siempre sufrido puesto de "la cabina trasera".



Tripulaciones que han volado el RF-4C. Como más antiguo dentro de formación se encontraba el general del Aire Santiago Valderas, coronel Jefe del Ala 12 cuando se formó el Escuadrón 123.



Por el lado derecho, el avión llevaba los colores inversos, los emblemas del Ala 12, Escuadrón 123, y Escuadrón 122, ya que la antigua escuadrilla de reconocimiento estaba integrada en este último escuadrón.

Los Tornado alemanes realizaron varias pasadas, entre ellas ésta con máximo posquemador. Curiosamente, el piloto del Tornado era el capitán español Raúl Ávila, actualmente de intercambio en la Luftwaffe, y componente en su día del Escuadrón 123.

El JEMA hizo entrega de algunos recuerdos a personas que jugaron un papel principal en la gestación y vida del 123, así como a las tripulaciones y mecánicos que habían protagonizado meses atrás los últimos vuelos del RF-4C. Como "artistas invitados" se contó con la presencia de un RF-4C griego, un RF-4E alemán, y dos Tornado de la misma nacionalidad, así como un F-18 en el que el capitán Estrada realizó la espléndida exhibición en vuelo a la que nos tiene acostumbrados esta temporada. Para conmemorar la ocasión, y gracias al esfuerzo del personal del taller de pintura del Ala 12, se decoró un Phantom con motivos alegóricos del emblema del 123.

Sólo queda resaltar la brillantez del acto, únicamente superada por su emotividad, y es que a la tristeza de toda despedida hubo que unir el sentimiento nostálgico que produce el ver desaparecer una de las unidades del Ejército del Aire más profesionales y entusiastas, y a la que muchos de los presentes vimos nacer.


La última tripulación que voló el Phantom en España: capitán Hoyas y teniente Carnicero.



Decoración especial para el acto diseñada por Gonzalo Ávila, el mismo autor del emblema de los Titanes. En la leyenda aparecen los años 1978 (llegada del primer RF-4C) y 2002.

José Terol
Comandante de Aviación
Fotos del autor



Tripulaciones del RF-4C casi al completo. 24 años de historia del Ejército del Aire ... y de la Luftwaffe, pues al acto acudió un antiguo piloto alemán que hace algún tiempo estuvo de intercambio en el 123.

VISITA DE VETERANOS A LA BASE AEREA DE TALAVERA

El día 10 de octubre realizaron una visita a la Base Aérea de Talavera la Real, 70 miembros de la Hermandad de Veteranos de las FAS y Guardia civil (delegación de Madrid).La jornada comenzó con unas palabras de bienvenida, seguidas de una conferencia sobre el Ala 23 y la proyección de la película "Patas Negras", que recoge las diferentes actividades de la unidad.

Posteriormente se inició un recorrido por las instalaciones de la base, donde los visitantes pudieron observar las tareas de mantenimiento e intercambiar impresiones con el personal del Ala. Asimismo asistieron a una exposición estática del Avión F-5 y su armamento, disfrutando al mismo tiempo de las evoluciones de los cazas en circuito de tráfico.

La visita finalizó con una comida en el Pabellón de Oficiales, tras la cual el grupo emprendió su regreso a Madrid.





JURAMENTO O PROMESA ANTE LA BANDERA EN LA ETESDA

El 18 de octubre se celebró en la Escuela de técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo, presidido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Ramón Mesa Domenech, el solemne acto de juramento o promesa ante la bandera de España de 230 de los alumnos aspirantes a militar profesional de Tropa y Marinería que se encontraban en la fase de formación general militar en la citada Escuela.

La suspensión de la prestación del servicio militar implica la no celebrción de más juras de bandera de los militares de reemplazo, quedando reducidas a aquellos militares profesionales que ingresan en las Fuerzas Armadas. La ETESDA es una de las pocas unidades en que sigue celebrándose este solemne acto por tener la misión de impartir la formación general militar de los aspirantes a ingresar en el Ejército del Aire como tropa profesional.

Este juramento o promesa no es monopolio de los militares. Los españoles que lo soliciten podrán manifestar su compromiso con la defensa de España, prestando este juramento o promesa. En el mismo acto también hicieron público su compromiso con la defensa de España seis familiares de los alumnos aspirantes a tropa profesional de nuestro Ejército.

El coronel director del centro en su alocución subrayó el aspecto secular del acto, no estrictamente castrense aunque sean las Fuerzas Armadas las que han recibido el mandato de realizarlo. Nada sería más equívoco que situar este juramento o promesa como el acta de nacimiento del sentimiento patriótico que excluye de deberes y obligaciones firmes a quienes no participan en él. Nada tendría efectos más funestos que la voluntad de constituir un grupo aparte con solo aquellos que lo hallan efectuado formalmente; pues el sentimiento patriótico se adquiere desde que se tiene conciencia de pertenecencia a un grupo social con el que se comparten unos mismos objetivos.

Igualmente recordó a todos los alumnos que con su juramento o promesa habían hecho público su compromiso con los ideales que hoy caracterizan a la sociedad española, con los ideales de convivencia democrática entre todos los españoles, con el respeto y amor a sus pueblos, sus culturas y tradiciones. Respeto que debe ser solidario y comprensivo con todas las tierras que forman la nación española. Respeto y amor que no se imponen, se educan. Respeto y amor que están más en la línea de la emotividad que de la racionalidad, pues como alguien dijo "el corazón tiene razones que la razón no entiende".

Terminó expresando la satisfacción que todos sentíamos por ver a españoles renovar o manifestar públicamente su compromiso con la defensa de España. Nos habéis dado la mejor lección que podemos recibir todos los que nos sentimos españoles.



VISITA DEL JEMA AL ACUARTELAMIENTO AÉREO EL PRAT

El día 23 de octubre el jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA), Eduardo González-Gallarza Morales, realizó una visita oficial al Acuartelamiento Aéreo El Prat, aprovechando su desplazamiento a la ciudad condal para asistir a la sesión de apertura de las jornadas iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial.

Fue recibido por el coronel jefe del Sector Aéreo de Barcelona y ACAR El Prat, Antonio Cabrera Santamaría, con el que realizó un recorrido por las instalaciones y obras que se vienen realizando en el Acuartelamiento Aéreo El Prat con motivo de la ampliación del aeropuerto de Barcelona.

Seguidamente saludó al personal de ambas unidades, finalizando la visita con un brindis de vino español en las instalacines de la zona residencial El Prat.

VISITA DEL JEFE DEL MANDO AÉREO DE COMBATE AL ESCUADRON DE APOYO AL DESPLIEGUE AÉREO

El día 4 de noviembre visitó las instalaciones del EADA el teniente general jefe del MACOM Ricardo Rubio Villamayor acompañado por el general de división Manuel García Berrio, segundo jefe del MACOM. A su llegada a la Base Aérea de Zaragoza fue recibido por el jefe de la misma, general de brigada Ramón Mesa Doménech. Una vez en las instalaciones del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo, el jefe de la Unidad, teniente coronel José Luis Figuero Aguilar, hizo una exposición sobre la misma. A continuación se realizó una visita a las diferentes escuadrillas que componen el Escuadrón, interesándose en el tema de integración del sistema ESPADA 2000 de la Escuadrilla de SHORAD. Por su parte la Escuadrilla de Defensa y Recuperación presentó un ejercicio de protección a la fuerza y diferentes aspectos de guerra NBQ y en la Escuadrilla de Apoyo al Transporte se realizó una exposición estática de los diferentes tipos de cargas lanzables.

Finalizada la visita, se ofreció una copa de vino en la que, tras dirigir unas palabras a los presentes, el GJMACOM trató con oficiales, suboficiales y personal de tropa profesional de la unidad.



SEMINARIO E.O.D. 2002 EN EL CLAEX

Los días 11, 12 y 13 de noviembre tuvo lugar, en el Centro Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX), un seminario sobre desactivación de armamento aéreo. Al mismo asistieron especialistas en la materia de las bases aéreas de Torrejón, Morón, Gando, Albacete y Zaragoza; del Polígono de Tiro de Las Bardenas Reales y de la Academia Básica del Aire; así como personal del Centro Internacional de Desminado (CID), del Ejército de Tierra y de la Unidad Especial de Desactivación de Explosivos (UEDE), de la Armada.



El seminario fue organizado por personal del equipo de desactivación (EOD) del CLAEX, en coordinación con EMA/DOP/SEGUR y en el mismo se impartieron los fundamentos básicos de desactivación de los misiles AIM-120/B AMRAAM, AIM-7/P SPARROW y de la bomba guiada GBU-24 A/B.

A raíz de la participación de España en misiones internacionales y la entrada en la organización militar de la OTAN, la desactivación de explosivos es un tema cada vez más importante en el seno de las Fuerzas Armadas y, muy particularmente, en el Ejército del Aire. Las bases aéreas tienen que cumplir una serie de requisitos al respecto y son evaluadas periódicamente por la estructura TACEVAL (TACtical EVALuation – Evaluación Táctica) de la OTAN. En estas evaluaciones se pone a prueba, entre otras, la capacidad de una base aérea para continuar operando tras un ataque (Survive To Operate - STO). Un factor decisivo en la capacidad STO es la faceta de desactivación de explosivos (Explosive Ordnance Disposal - EOD). Por el momento, es el equipo EOD del CLAEX el que tiene la misión de participar en despliegues y prestar el apoyo requerido en materia de desactivación de explosivos.



EN EL "EMPORIO" DEL ALA 31 NO SE PONE EL SOL

Y es que fue por el siglo XVI cuando Carlos I de España y V de Alemania conquistó un imperio de dimensiones hasta entonces impensables. Tal era la grandiosidad del ámbito de influencia español y del terreno conquistado que por aquel entonces no se ponía el sol en su imperio.

Este hecho histórico, no sólo supuso una demostración del poder militar y del "estatus" alcanzado por España, sino que hoy en día nos sigue llenando de orgullo cuando lo recordamos;.... y si no que se lo digan a los "Nikis".

Ha pasado mucho tiempo desde entonces, y esas añoranzas al recordar tiempos pasados se están quedando atrás. El papel que juega España en la actualidad internacional, y especialmente en la europea, demuestran que nos movemos con el conjunto de países que luchan por tomar las riendas del liderazgo del futuro. Ese liderazgo se está ejerciendo a través de iniciativas económicas, políticas, sociales y militares, en el ámbito de las instituciones internacionales, ...aunque se pongan los pies encima de la mesa, y .....bueno, bueno, sigamos con lo nuestro.

Un ejemplo de este cambio de actitudes se vio claramente en el conflicto de la isla del Perejil; que por cierto, a la mayoría nos pilló sin saber donde narices estaba esa isla. Sin embargo, como ya hemos mencionado, ese respaldo internacional ha sido cultivado con el trabajo diario durante muchos años en la "arena de los ruedos" internacionales.

Es ahí donde nuestro gobierno decide en coordinación con el resto de países la manera más adecuada de apoyar las decisiones políticas adoptadas. Pues bien, cuando uno de los medios de apoyo a las decisiones políticas es la intervención militar, una de esas pequeñas piezas del rompecabezas está siendo desarrollada por el Ejército del Aire, y más concretamente por el Ala 31.

Tal es así, que la participación del Ala 31 en el destacamento Ícaro ha proporcionado su granito de arena en el cúmulo de felicitaciones recibidas desde diferentes ámbitos. Sin embargo, no es la única operación donde ha participado el Ala 31. Sin ir más lejos, en los inicios de lo que más tarde acabará por convertirse en uno de los destacamentos más importantes del Ejército Español, no sólo por sus implicaciones a nivel político, sino por los obstáculos encontrados a nivel operativo que lo hacían diferente de cualquier cosa hasta entonces conocida. Estos inicios fueron las misiones RFA (coordinadas a través de la célula española en Tampa), primeros escarceos del conjunto de la operación desarrollada sobre Afganistán y área de influencia; lo que más tarde se consolidó en el destacamento Géminis y en las operaciones ISAF, con sus acuartelamientos en Kabul y Bagram.

A todo lo anterior añadiremos el bagaje de misiones en apoyo de nuestras tropas en la zona de los Balcanes, Kabul, Djibouti, Bagram, ejercicios internacionales, misiones humanitarias en apoyo de países como Ucrania, etc. Pero esto no acaba aquí, sino suma y sigue, ya que además hay que añadir las misiones nacionales, estafetas, reabastecimientos, despliegues, etc.

Se desprende de todo lo dicho hasta el momento, que la movilidad de la fuerza y el aerotransporte están en boga. La importancia de poner a la fuerza y el apoyo a la misma en un lugar exacto del planeta Tierra (por lo menos hasta el

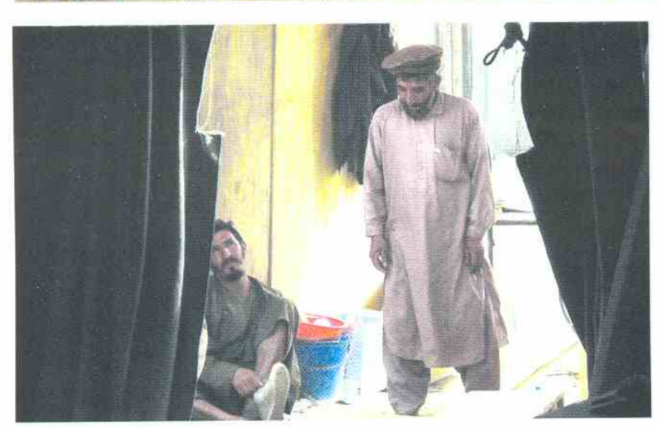


día de hoy, principios del siglo XXI....aunque a mi ya me hayan contado porque perdimos la guerra del 2014), en un periodo de tiempo determinado, normalmente breve, está creciendo. Con lo cual, la aviación de transporte está llamada a consagrarse una vez más como elemento fundamental del planeamiento, aumentando el número de misiones y tomando gran parte del protagonismo del futuro inmediato.

El punto de vista de los Estados Mayores viene desde hace tiempo focalizándose cada vez más en dos asuntos: La defensa nacional y la proyección de la fuerza. Y para expresar esto último no hay nada mejor que fijarse en la realidad que nos rodea, por lo tanto para muestra un botón.

En el verano de 2002 sucedió un hecho que nos puede dar idea de la operatividad y flexibilidad del Ala 31. Mientras se iniciaba y daba sus primeros pasos el destacamento Géminis, se retiraba definitivamente el destacamento Ícaro. En esta época teníamos tres aviones en Manás, y el peso del repliegue del destacamento Ícaro cayó en nuestra unidad. A su vez se desarrolló el ejercicio "Dinamic Mix", donde el Ejército del Áire tenía un interés especial, ya que se desarrolló dentro del entorno OTAN. En este ejercicio se realizaron de una a dos salidas diarias durante dos semanas, participando como "Tanker" para los dos bandos. Por supuesto, esto no fue menoscabo para que se siguiera cumpliendo con el resto de misiones nacionales ordenadas por el MALEV, y el MACOM: ejercicio Nube Gris, Volant Toreo, etc. Y al terminar, recoge los bártulos que nos vamos a Alaska. También aquí, participamos tanto en el repliegue, ejercicio, y despliegue del

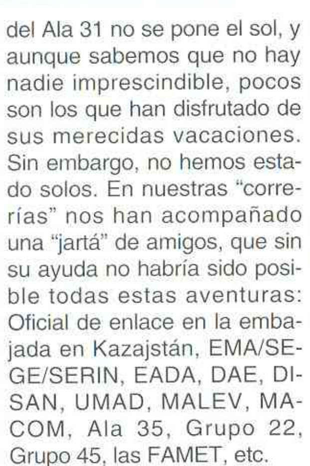




"Cope Thunder". La implicación de la unidad en este ejercicio fue de casi un mes, aproximadamente. Por esas fechas estalló el conflicto de la isla de Perejil, y el consiguiente despliegue. Un mes donde teníamos tripulaciones en Kirguistán, en Alaska, y en España. Para aquel entonces, las horas asignadas por PAEA se habían sobrepasado, pero la operatividad prima sobre el resto, ya que: "hay cosas que se hacen con el Hércules o no se hacen". Con lo cual, ... "volando que es gerundio". Un dato que nos da idea de lo que estamos hablando, es que durante este tiempo se superaron las 1.000 horas de vuelo mensuales.

Y es que en el "Emporio"





del Ala 31 no se pone el sol, y aunque sabemos que no hay nadie imprescindible, pocos son los que han disfrutado de sus merecidas vacaciones. Sin embargo, no hemos estado solos. En nuestras "correrías" nos han acompañado una "jartá" de amigos, que sin su ayuda no habría sido posible todas estas aventuras: Oficial de enlace en la embajada en Kazajstán, EMA/SEGE/SERIN, EADA, DAE, DISAN, UMAD, MALEV, MACOM, Ala 35, Grupo 22, Grupo 45, las FAMET, etc.

Como se suele decir "son todos los que están, pero no están todos los que son". Gracias compañeros por todo vuestro trabajo, y es que no se nos pasa por alto que no somos el "ombligo" del Ejército del Aire. Sin vuestra participación y profesionalidad no hubiéramos alcanzado las cotas de prestigio de las que actualmente disfruta nuestro Ejército del Aire. Por que os recuerdo que también es vuestro, y que vuestra participación es fundamental. Ese trabajo en la sombra se ve reflejado, sin duda alguna, en la realización de las misiones, y gran parte del mérito es vuestro.

Miguel A. Tobias Mtnez

XII SEMINARIO INTERNACIONAL DE LA CÁTEDRA ALFREDO KINDELÁN

Del 11 al 15 de noviembre, ambos inclusive, en el Centro de Guerra Aérea del Cuartel General del Ejército del Aire, se ha realizado el XII Seminario Internacional de la Cátedra Alfredo Kindelán, que ha contado con la participación de representantes de Fuerzas Aéreas aliadas y amigas, siendo el tema elegido para la presente edición, "La Defensa Aérea después del 11 SEP 2001".

El objetivo del Seminario, que era lograr unas conclusiones válidas para la mayoría de los países y organismos representados, se ha logrado plenamente.

Las conferencias principales, magistralmente impartidas por el secretario general de Política de Defensa, por el teniente general jefe del Mando Aéreo de Combate, por el director de la División de Apoyo a la Defensa de OTAN y por el director de la Unidad de Comunicaciones de EUROCONTROL, que han definido conceptos y clarificado puntos de vista, sirviendo de punto de partida y clara referencia para las reuniones del Grupo de Trabajo.

Como complemento de lo anterior, en la Base Aérea de Torrejón se desarrolló un ejercicio de defensa aérea que mostró la forma de actuación y la capacidad para reaccionar frente a las nuevas amenazas por parte civil y militar, Control de Tráfico Aéreo, Mando Aéreo de Combate y Mando de Artillería Antiaérea.

El último día, tras la exposición de las conclusiones generales, el Seminario concluyó con un sencillo acto de clausura presidido por el JEMA.

Está previsto que próximamente se edite un dossier en el que se desarrollarán ampliamente los contenidos de las conferencias y los trabajos realizados en este Seminario.



VISITA DEL JEMA A LA ESCUELA DE TÉCNICAS AERONAUTICAS

El día 14 de noviembre, el general del Aire Eduardo González-Gallarza Morales, jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, acompañado, entre otros, por el general jefe de la Base Aérrea de Torrejón Andrés Navas Ráez y el general jefe del Gabinete del JEMA Juan Antonio Dorronsoro Motta, visitó la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER).

A su llegada fue recibido por una comisión de jefes, oficiales, suboficiales, tropa y personal civil de la ESTAER, pasando a continuación a la sala de reuniones, donde comenzó la visita con un briefing a cargo del coronel director Tomás Ramos Gil de Avalle, donde se le informó sobre la historia, organización, planes de estudio, misiones y proyectos de futuro de la ESTAER. Posteriormente, el general del Aire visitó las instalaciones del edificio: aulas, departamentos y zona administrativa, firmando con posterioridad en el libro de honor de la Escuela. Tras una copa de vino español en la que el JEMA departió cordialmente con el personal de la ESTAER, prosiguió la visita por la plaza de armas y alojamientos del Escuadrón de Alumnos, lugar donde se dio por finalizada la visita.



UNA DELEGACION DEL SHYCEA VISITA LA FUNDACION INFANTE DE ORLEANS

El día 12 de noviembre una delegación del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire encabezada por su director, general Juan Garay, realizó una visita a la fundación, siendo recibida por el presidente del patronato Carlos Valle.

noticiario noticiario noticiario

XL TROFEO E.A. (I FASE CAMPO A TRAVÉS)

Entre los días 13 al 15 de noviembre, ha tenido lugar en la Base Aérea de Talavera la Real la I fase del XL trofeo E.A., que constituye el Campeonato de Campo a Través del Ejército del Aire de 2002.

En el presente campeonato han participado un total de 101 atletas, de los que 24 eran veteranos (más de 40 años) y 20 mujeres.

La competición se realizó por completo en la Base Aérea de Talavera la Real, que ha proporcionado un apoyo muy eficaz, poniendo a disposición de la Junta Central de Educación Física y Deportes todo el personal necesario y unas excelentes instalaciones, donde se han realizado los actos de inauguración y clausura, así como las reuniones y las carreras del Campeonato.

El circuito diseñado por el brigada Donoso Valiente, destinado en la Base Aérea de Talavera la Real, respondía a las especificaciones del Reglamento de Campo a Través del C.I.S.M. (Consejo Internacional del Deporte Militar), que prevé tres carreras, con unas distancias determinadas, que en este caso fueron las siguientes:

-Fondo Largo: 11.100 metros.
-Fondo Corto: 4.550 metros.
-Veteranos y Femenina: 5.800 metros.

En referencia a la fórmula del C.I.S.M. para su Campeonato de Campo a Través, se puede señalar la singularidad de la prueba de Fondo Corto, que normalmente no existe en las competiciones civiles. Esta prueba se introdujo en 1962 por primera vez y supuso una innovación, pero tuvo tal éxito que en la actualidad ha sido adoptada por varias federaciones nacionales civiles.

Las carreras resultaron muy competidas y brillantes, a pesar de haber tenido que retrasar la competición al horario de tarde debido a circunstancias meteorológicas. Todos los tiempos obtenidos se pueden considerar bastante buenos, pero resulta sorprendente, en el sentido más positivo, el elevado nivel acreditado por la mayor parte de los participantes en la prueba de veteranos, hasta el punto de que algunos de ellos formarán parte de los equipos que representarán al Ejército del Aire en el Campeonato de las Fuerzas Armadas, que tendrá lugar en Ferrol del 29 al 31 de enero de 2003, y será organizado por la Armada.



Las clasificaciones obtenidas has sido las siguientes:

-FONDO LARGO:

• Clasificación Individual: 1º: soldado José Salas Moreno (1ª Región Aérea "A"). 2º: cabo 1º David Padilla Martín (1ª Región Aérea "A"). 3º: sargento Jaime Sánchez Barranquero (2ª Región Aérea "B").

• Clasificación por equipos: 1º: 2ª Región Aérea "A". 2º: 1ª Región Aérea "A". 3º: 2ª Región Aérea "B".

-FONDO CORTO-.

• Clasificación Individual. 1º: cabo 1º Domingo Gutiérrez Bejarano (3ª Región Aérea). 2º: soldado Raúl Crespo González (2ª Región Aérea "A"). 3º: teniente Fernando Bas González (1ª Región Aérea "A").

• Clasificación por equipos. 1º: 3ª Región Aérea. 2º: Mando Aéreo de Canarias. 3º: 1ª Región Aérea "A".

-VETERANOS

• Clasificación Individual. 1º: brigada Rafael Román Cano(2ª Región Aérea "B"). 2º: brigada Miguel Donoso Valiente (2ª Región Aérea "A"). 3º: teniente Cristóbal González Rabadán (2ª Región Aérea "A").

• Clasificación por equipos.1º: 2ª Región Aérea "B". 2º: 2ª Región Aérea "A". 3º: 3ª Región Aérea.

-FEMENINA

•Clasificación Individual. 1ª: cabo Mónica Sanz Esteban (1ª Región Aérea "A"). 2ª: sargento Rosa Mª Teresi Morales (1ª Región Aérea "A"). 3ª: teniente Mª Jesús Menchón Mateo (2ª Región Aérea "B").

• Clasificación por equipos. 1º: 1º Región Aérea "A". 2º: 3ª Región Aérea. 3º: 1ª Región Aérea "B".

El acto de clausura tuvo lugar el día 15 de noviembre en la Plaza de Armas de la Base Aérea de Talavera la Real y estuvo presidido por el coronel Llanos Morán, jefe de la base y vicepresidente del Comité de Organización.

CLAUDIO REIG NAVARRO
Coronel de Aviación

SEMINARIOS EN EL GRUNOMAC

Durante las dos últimas semanas del pasado mes de noviembre se han venido desarrollando en el GRUNOMAC (Grupo Norte de Mando y Control) los seminarios contemplados en el anexo B del PAEA-2002 de jefes de unidad, jefes de operaciones y jefes de material del sistema de Mando y Control, todos ellos presididos por el general jefe del Sistema de Mando y Control Felipe Victoria de Ayala.

En todos los seminarios tras la llegada de los asistentes al GRUNOMAC, el teniente coronel Luis Benedicto Juste, jefe de la Unidad, dio la bienvenida a los asistentes y realizó una presentación sobre el funcionamiento y características del ARS-Zaragoza, pasando a continuación a mostrar las instalaciones.

En los seminarios los participantes pudieron compartir sus inquietudes, preocupaciones y conocimientos sobre temas de interés común para las unidades de Fuerzas Aéreas y las unidades de Mando y Control, como:

- Necesidad de normalización y adecuación de la documentación operativa.
- Fraseología.
- Procedimientos de Coordinación.
- Adaptación de Plantillas Transitorias.
- Coexistencia de radares 2D y Nuevos Sistemas Radar 3D (RAT-31 y LANZA).
- Valoración, a grandes rasgos, de lo que supone disponer de estaciones con capacidad HAVE QUICK y LINK-11.
- Estudio, para una posterior revisión, de la IP-30-56 "Sistema Alternativo de Vigilancia Aérea".

Los seminarios fueron clausurados tras una breve exposición de los temas tratados en los mismos, a la finalización de la cual el GJSMC animó a todos los presentes a afrontar esta época de constantes cambios con el mismo espíritu y entusiasmo de siempre.

Finalmente se ofreció una copa de vino español a todos los participantes.

RECORD DE CANARIAS DE GRANDES FORMACIONES DE PARACAIDISMO

Dentro de las actividades anuales de la Comisión Técnica Canaria de Paracaidismo, la Federación Canaria de Deportes Aéreos (F.E.C.D.A.), organizó una prueba deportiva de salto paracaidista en formación de estrella en la isla de Gran Canaria.

El evento de este año, ha sido un intento de superación de las marcas obtenidas en el 2001 por el paraclub gran canario, que consiguió una formación de quince hombres sobre la Playa de Las Canteras de Las Palmas de Gran Canaria.

La prueba de este año consistió en una formación de estrella con 18 paracaidistas (16 hombres, dos mujeres y un cámara pertenecientes al Paraclub de Gran Canaria, Paraclub Tinerfeño y al Skydive South Gran Canaria). Se llevó a cabo el día 16 de noviembre de 2002, sobre la playa de Maspalomas, ante la atenta mirada de miles de curiosos, eligiéndose como lugar de aterrizaje el mítico Faro y La Charca de Maspalomas.



Todos los participantes, teniendo una amplia trayectoria deportiva en el mundo del paracaidismo deportivo, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, consiguieron batir el récord de Canarias en el segundo de los tres saltos que se habían programado, efectuándose todos ellos a una altitud de 12.000 pies. Las condiciones meteorológicas reinantes fueron mejorando a lo largo del día, lo que supuso que todos los asistentes pudiesen disfrutar plenamente de tan espectacular ejercicio.

El logro de este record fue posible gracias a la colaboración del 461 Escuadrón, del Ala 46,que con la autorización de GJMACAN, puso a disposición de los saltadores un T-12B "Aviocar", desde el que se materializó la gesta, escribiendo un capítulo más de las excelentes relaciones entre la F.E.C.D.A. y el Mando Aéreo de Canarias.

Posteriormente, el presidente de la F.E.C.D.A. hizo entrega en la Base Aérea de Gando de una metopa conmemorativa del record conseguido al capitán jefe accidental del 461 Escuadrón.

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MANDO DE PERSONAL A LA ETESDA



El día 20 de noviembre visitó la Escuela Técnica de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) el general jefe del Mando de Personal (GJMAPER) Ramón García Ruiz al que acompañaba el suboficial mayor de este Mando José González Yuste.

La finalidad de la visita era conocer más de cerca las actividades que se desarrollan en la ETESDA así como sus retos y proyectos. Durante la exposición que tuvo lugar se informo al GJMAPER que, debido a los cometidos asignados, esta Escuela era el Centro de Formación del Ejército del Aire donde cada año se formaban más alumnos y la Escuela de Especialidades Fundamentales donde se impartían mayor número de horas lectivas cada curso escolar. El jefe de estudios expuso la necesidad de modificar las actuales especialidades de los militares profesionales de Tropa y Marinería para favorecer su reinserción laboral y de este modo hacer más atractivo su ingreso en nuestro Ejército. El suboficial mayor de la Unidad comentó los principales problemas de los suboficiales y tropa subrayando la conveniencia de convocar los cursos de ascenso a cabo 1º y cabo mayor cuyos planes de estudios estaban siendo estudiados por la Escuela

Durante el recorrido por las instalaciones del Centro se informó al GJMAPER del proyecto de la construcción de un complejo de practicas de enseñanzas que constaría entre otras instalaciones de una zona deportiva (pista de atletismo y campo de futbol) un área de practicas de seguridad (pista de aplicación y complejo de sistemas de seguridad de instalaciones)



y una instalación de NBQ Y Contraincendios (estación de descontaminación colectiva NBQ y zona de practicas de contraincendios).

La visita terminó con un encuentro con los alumnos: alfereces, sargentos, profesionales de Nicaragua, Colombia y la Republica Dominicana, Cabos Primeros del curso de ayudantes de guías y adiestradores de perros policías y alumnos Militares Profesionales de Tropa.



VISITA DEL SUBSECRETARIO DE DEFENSA AL ALA 14

El día 21 de noviembre visitó el Ala 14 y la Base Aérea de Albacete el subsecretario de Defensa Víctor Torre de silva y López de Letona acompañado por el general jefe del Mando Aéreo del Estrecho Fernando Mosquera Silvén.

A su llegada fue recibido por el coronel jefe del ala 14 Miguel Moreno Álvarez y oficiales de la unidad.

Tras unas palabras de bienvenida se le impartió un briefing sobre la organización y cometidos asignados a la unidad. Tras realizar una visita a las instalaciones, departir posteriormente una charla-coloquio con los oficiales, suboficiales, personal civil funcionario y personal civil laboral contratado.

VISITA A LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE DE SU MAJESTAD EL REY DON JUAN CARLOS I

El día 25 de noviembre, Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I realizó su primera visita oficial a la Academia Básica del Aire centro de formación de los suboficiales del Ejército del Aire.

A su llegada a la Unidad fue recibido en la zona de aparcamiento de aviones por el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa; presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera, delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, Isaías García; el jefe del Estado Mayor del Aire, general del Aire Eduardo González-Gallarza, alcalde de Valverde de la Virgen, Antolín Fandiño, general jefe del Mando Aéreo de Centro Gonzalo Ramos y el coronel director de la Academia José Antonio Fernández Demaría.

A continuación, tras recibir los honores correspondientes, pasar revista a las Fuerzas y presidir el desfile del Escuadrón de Alumnos, se trasladó a la sala de reuniones de dirección donde el coronel director de la Academia desarrolló una exposición que versó sobre la historia de la unidad, proyectos, inversiones, misiones del centro, etc.

En la Academia Básica del Aire actualmente cursan el segundo año de carrera la 11ª Promoción en las especialidades de Mantenimiento de Avión y Armero Artificiero. Han iniciado el pasado mes de septiembre el primer curso de carrera 145 alumnos (34 del Cuerpo General y 111 del Cuerpo de Especialistas) de la 12ª Promoción. Por otro lado, se encuentran realizando el periodo de formación inicial 63 aspirantes a soldado profesional (37 ayudantes de mecánico de aeronaves y 26 auxiliares de instalaciones). Su Majestad el Rey visitó las aulas y conoció los medios con que cuenta la unidad para la formación de alumnos.

El recorrido por las instalaciones comenzó en la sección de Electrónica, lugar donde se realizan las prácticas de electricidad y electrónica, en las que el alumno efectúa trabajos de diseño y realización de circuitos impresos, desarrollando habilidades en el manejo de herramientas y componentes electrónicos. Existen también prácticas dirigidas y asistidas por ordenador, donde principalmente se trata de la resolución de averías propuestas por la máquina.



La sección de Armamento tiene como misión principal la enseñanza de formación de los futuros suboficiales y de la tropa profesional de la especialidad de Armamento.

Se imparten asignaturas teórico-prácticas de misiles, municiones, bombas, armas, cañones, lanzadores.

La sección de Hidroneumática es lugar donde se desarrollan las prácticas y las clases relativas a los sistemas hidráulicos y neumáticos del avión. Aquí se diseña, construye y prueban los circuitos del avión. Asimismo, se hacen pruebas funcionales de diferentes sistemas hidráulicos y neumáticos. Para ello se utilizan adiestradores y simuladores, como por ejemplo de tren principal, de frenos, de generación de presión hidráulica, de mandos de vuelos de diferentes aviones. Para las pruebas en tierra utilizan bancos de prueba de sistemas hidráulicos, conocidos entre los mecánicos de aeronaves como “mulas”.

Seguidamente Su Majestad visitó la sección de Instrumentos, donde se imparten las clases de sistemas de instrumentos de a bordo y de seguridad e higiene en el trabajo, dirigidas a los futuros suboficiales mecánicos de aeronaves. Asimismo, los alumnos de tropa profesional de la especialidad de Auxiliar de Mantenimiento de Aeronaves reciben nociones básicas de instrumentos y de seguridad en el área de maniobra.

En la sección de Aviones se imparten asignaturas como servicios al avión, estructura de aeronaves y equipos auxiliares, materiales aeronáuticos o aerodinámica. Para el apoyo a estas asignaturas utilizan aviones no útiles o en desuso como T-6, T-33, F-86, así como diverso material de equipos de tierra. Por otro lado, esta sección es la encargada del traslado y montaje de aviones en diversos actos o exposiciones.

La visita a los departamentos concluyó en la sección de Motores. Aquí Su Majestad tuvo ocasión de comprobar con qué material cuenta el centro para la enseñanza del grupo motopropulsor del avión.

Estos departamentos colaboran con instituciones civiles como el instituto cántabro “Augusto González Linares” o con la Universidad de León en la recién creada titulación universitaria de técnico superior universitario en aeronáutica.

También visitó Su Majestad el Rey las aulas de inglés e informática ubicadas en el edificio de la Escuela Básica. La asignatura de inglés es una de las más importantes para estos futuros suboficiales. Comparten la docencia profesores civiles y militares.

Por su parte, la sección de Informática ha adquirido, para la formación de los futuros mecánicos de aeronaves, un simulador de mantenimiento de aeronaves “MITS”, concretamente, relativo al F-18 y al helicóptero EC-120 Colibrí, desde el cual se hizo una demostración a SM el Rey. Es un sistema multimedia e interactivo, que permite realizar la primera toma de contacto con estas aeronaves, tanto a pilotos como a mecánicos, y permite el seguimiento individualizado o colectivo de los alumnos en la resolución de averías.

Asimismo, S.M. el Rey visitó la zona deportiva de la Unidad, que cuenta con un polideportivo cubierto, un gimnasio completo, un frontón, dos pistas de tenis y una pista homologada de atletismo. Próximamente finalizará la construcción de una piscina climatizada.

Antes de emprender viaje de regreso a Madrid Su Majestad departió, durante un vino de honor, con los alumnos y el personal de la Academia.

VISITA DE LOS AGREGADOS MILITARES EXTRANJEROS ACREDITADOS EN ESPAÑA AL CENTRO CARTOGRAFICO Y FOTOGRAFICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE



El día 28 de noviembre, visitaron el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire los agregados militares de diversos países acreditados en España.

A su llegada al centro, fueron recibidos por el general jefe de la Base Aérea de cuatro Vientos, Francisco del Pozo Martínez, y por el coronel jefe del CECAF, Jesús Martín del Moral.

Posteriormente, en el salón de actos, el coronel Martín del Moral presentó un briefing en el que se hacía un resumen del funcionamiento y cometidos del centro. A continuaicón, visitaron las dependencias más representativas del CECAF.

Finalizada la visita, se les hizo entrega de un recuerdo del centro y, seguidamente, se les ofreció un almuerzo en el pabellón de oficiales de la Base Aérea de Cuatro Vientos.



EL EJÉRCITO DEL AIRE HONRA A SU PATRONA EN EL PUEBLO DE LLORET DE VISTALEGRE (MALLORCA)

El día 1 de diciembre a las 12:00 se celebró en la parroquia del pueblo de Lloret de Vistalegre en la isla de Mallorca, un acto litúrgico con la participación de oficiales, suboficiales y tropa de las unidades del sector aéreo de Palma de Mallorca.

Dentro de los actos conmemorativos de la Patrona del Ejército del Aire Ntra. Sra. de Loreto que también lo es de dicho pueblo, se desplazaron hasta este una comisión formada por oficiales, suboficiales y personal de tropa encabezados por el jefe del Sector Aéreo de Palma de Mallorca, coronel Alfonso Jiménez de la Portilla, coronel jefe del aeródromo militar de Pollensa, Pedro Alcántara Fernández y el comandante jefe del E.V.A. nº 7 Francisco Moratinos Calonge, además de una nutrida representación de las damas de Loreto.

Comenzó la santa misa con una gran participación de miembros del Ejército del Aire, tanto en las lecturas como en las ofrendas, finalizando la misma con una lectura de agradecimiento al pueblo por habernos acogido con tanto cariño y amistad. Una vez finalizada la misma se desplazaron todos los asistentes a un restaurante de las inmediaciones donde se ofreció una comida de hermandad.



ENTREGA PREMIO EJÉRCITO DEL AIRE 2002

El día 3 de diciembre tuvo lugar la entrega del premio Ejército del Aire 2002 al número uno de la 87 promoción de la Academia de Oficiales de la Luftwaffe, cadete Thomas Joachim Schweighofer. El acto fue presidido por el general Norbert Finster, director de la misma.

Ante todo el personal de la Academia, profesores y alumnos, se resaltaron, en el discurso correspondiente del agregado aéreo español en Bonn, las magníficas relaciones entre ambas fuerzas aéreas, alemana y española, materializadas en intercambios de personal y de información, así como en la realización de maniobras y ejercicios bilaterales y multilaterales. Se abogó por revisar el tradicional orden de prioridades en la integración como ciudadano, que suele ser primero regional, luego nacional, después internacional y, por último, ciudadano del mundo, para cambiarlo completamente de orden, en aras a la construcción de un mundo más pacífico: primero, ante todo, la persona ha de sentirse ciudadano del mundo, luego parte de la comunidad internacional, como pueda ser la europea, para finalmente mantener los lazos nacionales y regionales.



La ceremonia se hizo conjuntamente con la entrega del premio de la Fuerza Aérea italiana al número uno de la 86 promoción.

En la fotografía (de izquierda a derecha): el oficial de intercambio en la Academia, teniente coronel Valentín Vela García; el cónsul general en Munich en representación del embajador de España en Berlín, Aurelio Pérez Giralda; el teniente general Emiliio Poyo-Guerrero en representación del oficial del Ejército del Aire de más alta graduación en Alemania; el cadete alemán homenajeado, Thomas Joachim Schweighofer; el general director de la academia alemana, coronel Norbert Finster, y el agregado aéreo en Bonn, teniente coronel Miguel A. Martín Pérez.



VUELTA A GRAN CANARIA

El día 5 de diciembre finalizó a las 13:00 horas la II carrera pedestre de relevos, que organizada por la Junta Regional de Educación Física y Deportes del Mando Aéreo de Canarias del Ejército del Aire, dio la vuelta completa a la isla de Gran Canaria.

La prueba, cuya salida presidió el general Abós, jefe del MACAN, comenzó el día anterior a las 20:00 horas y en ella han participado un total de 133 corredores que en 18 relevos han recorrido un total de 193 kilómetros.

Los participantes, que recibieron una sencilla placa conmemorativa del evento, pertenecían al Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire, Guardia civil, Cuerpo Nacional de Policía, Policía Local y Cuerpo de Bomberos de las Palmas de Gran Canaria, así como a la Universidad de esta ciudad, cuyos miembros compartimos un trabajo cuyo objetivo es servir a la sociedad.

El éxito de esta segunda edición ha sido rotundo, como lo atestigua una participación tan notable y la asistencia de diversos medios de comunicación, después de que en la primera edición celebrada el año anterior sólo corrieran miembros del Ejército del Aire.

Se espera que para la edición del año 2003 se pueda ampliar el abanico de participantes a otras instituciones y colectivos, contribuyendo así a que las Fuerzas Armadas, en este caso bajo la coordinación del Ejército del Aire, estrechen aún más los lazos con la sociedad de Gran Canaria, a la que tan unidas están.



FESTIVIDAD DE NUESTRA SEÑORA LA VIRGEN DE LORETO EN EL SHYCEA

El día 10 de diciembre, festividad de Nuestra Señora la Virgen de Loreto, Patrona de la Aviación, el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire lo celebró en el castillo de Villaviciosa de Odón, sede del Archivo Histórico del Ejército del Aire.

Los actos fueron presididos por el general jefe del SHYCEA, Juan Garay Unibaso, al que acompañaban el general director del CESEDEN, representantes del Ayuntamiento de Villaviciosa, de la universidad CEES y otras autoridades civiles y militares, así como el personal del Servicio.

Los actos se iniciaron con la celebración de la Santa Misa, seguida de la imposición de condecoraciones y, como finalización, el general Garay dirigió unas palabras para, seguidamente, servirse una copa de vino a los asistentes.







LA BASE AÉREA DE SON SAN JUAN CELEBRA LA FIESTA DE LA PATRONA NTRA. SRA. DE LORETO



El día 10 de diciembre a las 12:00 horas en la plaza de armas de la Base Aérea de Son San Juan se celebró el acto de homenaje a la Patrona del Ejército del Aire Ntra. Sra. de Loreto. Previo al mismo en la capilla de la Base Aérea se ofició una misa concelebrada por varios sacerdotes invitados con asistencia de las primeras autoridades civiles y militares.

A la hora citada llegó a la plaza de armas el coronel jefe del sector aéreo de Palma de Mallorca y jefe de la Base Aérea de Son San Juan, el cual pasó revista a las fuerzas participantes y saludó a las primeras autoridades civiles y militares entre las que se encontraban la delegada del Gobierno en Baleares, el presidente del Tribunal Superior de Justicia de Baleares, teniente alcalde de Deportes del Ayuntamiento de Palma de Mallorca y representantes del cuerpo consular, además de los jefes de unidades de los tres ejércitos y cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado.

A continuación se procedió a la imposición de condecoraciones y después de una breve alocución del coronel jefe de la Base Aérea, quien destacó el alto índice de operatividad de la unidad, se procedió al homenaje a los caídos del Ejército del Aire.

Como colofón, se realizó un desfile aéreo con participación de un helicóptero HD-21 y de dos aviocares D-3B pertenecientes al 801 Escuadrón de FF.AA. y un desfile terrestre de todas las unidades participantes en el acto. Finalmente se ofreció un vino español a todos los asistentes, en el cual, como es tradicional se brindó por Su Majestad el Rey.







IMPOSICION DE CONDECORACIONES EN EL CUARTEL GENERAL DEL MACOM

El día 11 de diciembre, en el cuartel General del MACOM y presidido por el general jefe del Mando Aéreo de combate y Comandante del Centro de Operaciones aéreas Combinadas de la OTAN (CAOC nº 8), Ricardo Rubio Villamayor, tuvo lugar la ceremonia de imposición de condecoraciones de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, Cruces del Mérito Aeronáutico y Medallas OTAN, a personal militar del MACOM y CAOC nº 8. La ceremonia finalizó con un acto social.

HOMENAJE A LAS VICTIMAS DEL TERRORISMO

El día 4 de diciembre, presidido por el ministro de Administraciones Públicas, Javier Arenas, se celebró en la sede de la Delegación de Gobierno de la capital hispalense, el acto de homenaje a 74 andaluces víctimas del terrorismo que han sobrevivido con más o menos secuelas a la barbarie terrorista. Todos recibieron la Encomienda de la Real Orden de Reconocimiento Civil, al igual que el sargento Juan Pablo Laguna (en la foto) víctima del atentado perpetrado el 10 de febrero de 1997 por la explosión en Granada de un coche-bomba al paso de una furgoneta militar camuflada, causando la muerte de uno de los ocupantes, el peluquero civil Domingo Puente Marín, de 43 años, y heridas a otras ocho personas, cuando el vehículo militar se dirigía a la base aérea de Armilla, a escasos kilómetros de la capital granadina.





CONFERENCIA

Coincidiendo con el 75 aniversario de la compañía Iberia, ha tenido lugar la tercera conferencia del aula de historia de la Aviación Enrique Fernández Coppel, la cual, con el título *El primer vuelo de Iberia, 75 años de historia*, fue impartida por Cecilio Yusta Viñas. La presentación corrió a cargo del presidente del patronato de la FIO Carlos Valle y del director del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, general Juan Garay, y la organización contó con la colaboración del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC).

Cecilio Yusta explicó a los asistentes la gestión de la primera Iberia hasta su nacimiento en 1927, con capital mayoritariamente alemán debido al interés de este paíse de llegar por vía aérea a América del Sur, para lo cual España estaba estratégicamente situada. Tras su desaparición al ser integrada en CLASSA, Iberia reapareció en plena guerra civil española, todavía operada por Lufthansa, y que fue ya en la posguerra cuando se produjo la definitiva nacionalización al producirse la salida del capital alemán.

EXPOSICION "SALAMANCA DESDE EL AIRE"

Dentro de los actos que en Salamanca se han celebrado durante el año 2002, el Ejército del Aire, a través de la Base Aérea de Matacán, ha querido colaborar una vez más con la capitalidad europea de esta ciudad organizando la exposición "Salamanca desde el Aire". Dicha exposición ocupa la "Sala de itinerantes" del Museo de Historia de Automoción de la capital salmantina, y muestra una pequeña parte de la historia de la aviación española, en particular la relacionada con Salamanca, a través de diversas piezas, fotografías, documentos, etc., en su mayoría cedidos por el SHYCEA, aunque también cabe destacar la colaboración del CECAF, la Asociación Sevillana de Miniauturistas y el patrocinio del Ayuntamiento de Salamanca, Fundación Gómez Planche, Caja Duero y el Consorcio Salamanca "2002".

La inauguración de dicha exposición tuvo lugar el pasado día 2 de diciembre en el Museo de Historia de Automoción teniendo una gran acogida como demuestra el hecho de que a la misma acudieran las máximas autoridades civiles y militares de Salamanca.



Suboficiales

Enrique Caballero Calderon
Subteniente de Aviación
e.caballero@terra.es

✦ CUENTANOS LO QUE HACES

Uno de los lugares donde puede recalar un miembro del Ejército del Aire, actualmente, es la Agencia Internacional NETMA, (NATO EF 2000 and Tornado Development, Production and Logistic Management Agency).

Haciendo un poco de historia, la Agencia fue creada en 1986 con la idea de optimizar costes en la gerencia de fabricación de un nuevo sistema de armas, el Eurofighter 2000 o Typhoon, la experiencia internacional existente del Tornado en la Agencia NAMMA (NATO, Multi-Role Combact Aircraf, Management, Agency) fue tomada como modelo y fusionada. A priori, la Agencia sería el interlocutor común entre las dos partes implicadas, es decir, por un lado estarían los requerimientos técnicos de las Naciones y por otro, los intereses de la industria aeronáutica en su producción, con estos antecedentes, España se adhirió a sus nuevos socios y antiguos miembros del programa anterior (Alemania, Italia y Reino Unido). Los costes totales serian según las cuotas de compra de cada avión, así Alemania (Ge) tendría un 30% con 180 aviones en su pedido, Italia (It) el 20% con 120, Reino Unido (Uk) el 36'33% con 218 y España el 13'67% con sus 82 aviones, en la primera opción de compra.



Al comienzo de las negociaciones, se tuvo como objetivo que el dinero desembolsado por España, revirtiera en un 100 % en su Industria Nacional: EADS-CASA, ITP, INDRA, etc., por el momento se ha alcanzado un meritorio retorno industrial del 99'6 % en la que es, actualmente, la mayor inversión científico-económica (investigación, desarrollo, producción, logística y post-venta) a terceros países, del gobierno (Para más detalles, se aconseja leer el Art. „Del EFA al EF 2000" que publicó la Revista de Aeronáutica y Astronáutica en marzo de 1999).



Los puestos de trabajo en esta Agencia también están distribuidos en proporción a su participación económica en el programa, como ya se ha dicho anteriormente; de un total aproximado de 300 puestos a España le corresponden 30, con la salvedad de los puestos del Tornado ya existentes. NETMA está dividida en diferentes Divisiones como: Dirección, Contratos, Finanzas, Estructura e Ingeniería, Aviónica y Sistemas de Armas, Logística y Comunicación e Información. No existe un "equipo nacional", sino que cada uno está integrado en equipos multinacionales; el puesto de Director General va rotando cada tres años entre las naciones, excepto Alemania que tiene permanente el puesto de Subdirector General. Este año, el turno de la presidencia ha recaído en España, siendo su director general el teniente general Emilio Poyo-Guerrero Sancho.

De los treinta puestos españoles, nueve corresponden a personal procedente de suboficiales (dos de clase B-3, cinco de B-4 y dos de B-5), las funciones del nivel B-3 es de auxiliar-administrativo y para los B-4 y B-5 de administrativo respectivamente, el requisito indispensable para optar por este puesto es un amplio nivel de inglés (un SLP 3333 mínimo), otro elemento fundamental es la capacidad de trabajar con programas informáticos como el Pack Office de MS, los ya consabidos: Word, Excel, Power Point y Access; no obstante, la Agencia organiza cursos para sus miembros, pero conviene tener un conocimiento previo para minimizar el impacto que todos sufrimos al principio. Auque los trabajos encomendados no requieren una gran especialización, sin embargo adaptarse al nuevo trabajo, procedimientos, ambiente multicultural, lenguaje, casa, colegios, clima, etc., resulta una ta-

rea desorbitada, frenética y angustiosa en los primeros días.

La adjudicación de estos puestos depende del Mando de Personal del Ejercito del Aire. Su publicación es por teletipo y suele ser a principios de cada año para poderlas cubrir entre julio y agosto. Las plazas de nivel B-3, son asignadas a sargento y sargento 1°, las de B-4 para sargento 1° y brigada, y las de B-5 para brigada y subteniente, aunque este último año han salido también para suboficial mayor. Nuestra situación administrativa para trabajar aquí, es la de Servicios Especiales, la cual está regulada por la Ley 17/1999 de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas y estamos sujetos al artículo 140, el periodo de estancia es de tres años, eventualmente ampliables según los intereses de España en cada puesto.

La Agencia se encuentra en el pueblo de Unterhaching, a unos 7 Km. al sur de la capital de Baviera (Munich), en Alemania. Muy cerca de nosotros, está Ottobrunn, donde se hallan las instalaciones de EADS-DASA y dentro de ellas está ubicado el Equipo Internacional Alemán de Campo del EF-2000 (GE International Air Forces Field Team), donde disponemos de una vacante. También en el Depósito de Tránsito del EF-2000 en Erding, a 35 Km. al norte, hay otra plaza de suboficial CEES. Munich es una ciudad agradable para vivir, tiene 1.500.000 habitantes y una superficie similar a la de Madrid, está considerada una de las zonas más prósperas y ricas del país; en ella residen grandes multinacionales de la industria, como SIEMENS, BMW, etc., o del mundo empresarial, como HypoVereinsbank y la aseguradora Allianz. El deporte en general es uno de los principales ocios para los muniqueses, pues hay una gran red de complejos deportivos. Un ejemplo a tener en cuenta es la rivalidad deportiva que existe entre el Munich 1860 y Bayern Munich en futbol; un derbi al estilo de los "colchoneros y los merengues". La mayor afición recae en el montañismo, senderismo, vela, remo o ski, al estar cerca de la Cordillera de los Alpes; las instalaciones olímpicas de invierno de Garmisch-Partenkirchen y de Innsbruck (Austria) son la meca de estos lugares.

Por otro lado, Munich, además de ser una ciudad turística, es casi el centro de la vieja Europa de Carlomagno. Si te gusta viajar, tienes a tiro de piedra Praga (414 km), Berna (436 Km), Viena (443 km), Berlin (592 km), Aquisgran (634 Km.), Florencia (680 Km.), Budapest (691 Km.), etc. Esta ciudad dispone de una gran red de comunicaciones de transporte público, como el metro (U-Bahn), los tranvías (StraBenbahn), autobuses urbanos (Bus) y una red de trenes de cercanías (S-Bahn) que enlazan un área circular de unos 100 Km de diámetro, pero el medio de transporte más popular es la bicicleta, disponiendo en el área urbana de una gran red de carril bici y en los parques se puede disfrutar de innumerables rutas verdes.

El coste de la vida es muy superior a la que tenemos en España, la cesta de la compra, el transporte público o la vivienda, oscilan entre el 15, 100, 200 % o quizás más; en cuanto a los colegios, a los que tenéis hijos en primaria, no hay problemas para su seguimiento escolar en legua materna, pues el Colegio Europeo tiene una Sección Española, el problema empieza, si estos estudian secundaria y aún más, si no traen un buen nivel de lengua inglesa o alemana. Sobre colegios hay diferentes opciones que conviene estudiar, dependiendo mucho de la edad de los niños y de otros factores. Nuestro sueldo, aunque está por encima de las circunstancias socio-económicas alemanas, resulta justo para una familia con dos hijos, el problema subyace en la carestía de la vida de la ciudad.

Por último, si algún compañero ha decidido venir y poder hacer realidad sus sueños al leer este artículo, mi consejo sería que trajera en la maleta buenas ganas de aprender, de trabajar bajo presión y sobre todo no desanimarse con los contratiempos. En definitiva, NETMA, no solo es un excelente reto profesional, sino personal y familiar durante tres fugaces años.

PEDRO ANTONIO GARCIA CORDERO-B5
(BGD. CEEB EN SERVICIOS ESPECIALES)

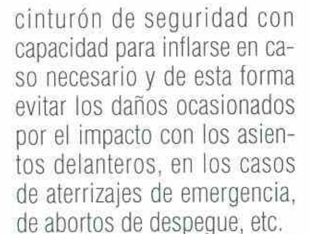
✦ NUEVOS CINTURONES DE SEGURIDAD





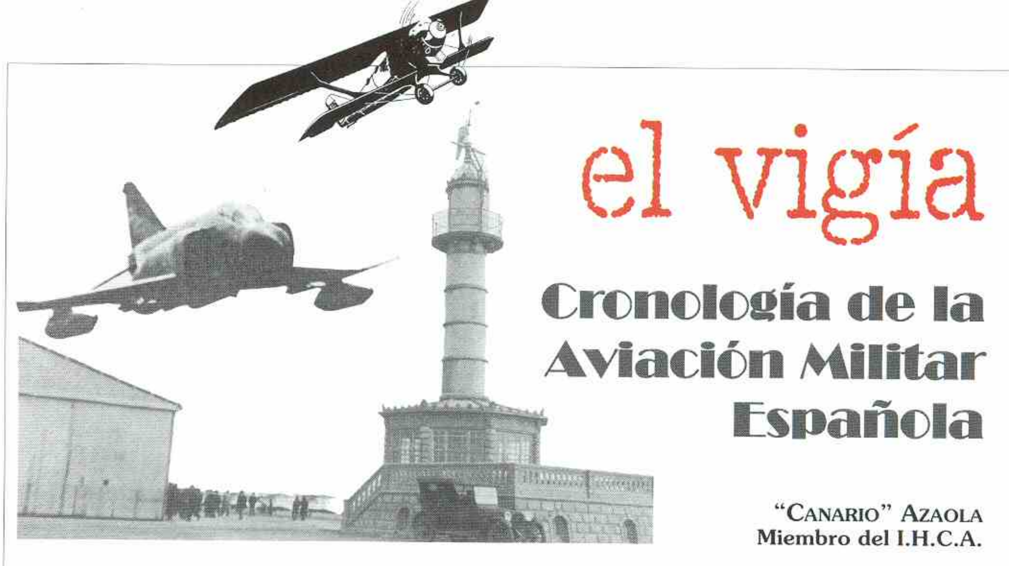


Dentro de lo que es habitual en la industria aeronáutica, las incorporaciones de sistemas de seguridad, tanto para las aeronaves como para los pasajeros, lleva a acoplar cada día nuevos equipos que aumenten, las ya de por sí elevadas posibilidades de salir ilesos de un incidente, la ultima que nos ofrece la industria, concretamente la multinacional "Goodrich", es la incorporación de un cinturón de seguridad con capacidad para inflarse en caso necesario y de esta forma evitar los daños ocasionados por el impacto con los asientos delanteros, en los casos de aterrizajes de emergencia, de abortos de despegue, etc.






Esta empresa propone el mismo sistema para los cinturones de seguridad de los automóviles, para conseguir aumentar la probada efectividad de los mismos y reducir o eliminar en lo posible, los daños traumáticos que originan en el cuerpo, al sujetarlo en el caso de grandes colisiones.



el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

Hace 100 años

Nacimiento

Madrid 9 enero 1903

En el barrio de Carabanchel Alto, ha nacido Manuel Lapuente Miguel.

Nota de El Vigía: Procedente del Arma de Artillería y luego de haber recibido su "bautismo de fuego" en Marruecos, en 1927 pasó al Servicio de Aviación, realizando el curso de observador en la Escuela de Cuatro Vientos. Obtenida la estrella de cinco puntas para el disco de su emblema, se incorpora a la Escuadra Aérea de Marruecos; concretamente, a la 1ª Escuadrilla de Breguet XIV con base en Tetuán. Al año siguiente, regresa al aeródromo madrileño, destinado a la Escuadra de Instrucción, hasta que nombrado alumno de un curso de pilotos, lo llevó a cabo en las Escuelas de Alcalá de Henares y Guadalajara, de donde pasó a volar los DH-9 y Breguet XIX del Grupo 23 de la Escuadra de León. En 1931 realiza en Cuatro Vientos un curso de especialidad fotográfica, quedando agregado a los Servicios de Material e Instrucción.



Por su interés y profundos conocimientos acerca del armamento de aviación, es elegido para viajar en comisión de servicio a Londres, Berna, Zurich y Milán, a fin de visitar los más renombrados fabricantes. Ascendido a capitán, marcha de nuevo a León, destinado al Parque y Talleres de aquel aeródromo, y más tarde a Cuatro Vientos; donde se encontraba el 17 de julio de 1936. Fracasado el alzamiento en Madrid, fue detenido, permaneciendo preso en distintas cárceles, hasta que puesto en libertad se refugió en la embajada de Chile, desde donde la noche del 22 de junio de 1937, por el puerto de Navafría, consiguió pasar a las filas nacionales. Incorporado en Osorno a la "cadena de Pavos" (6-G-15) tomó el mando de una escuadrilla, con la que derrochando valor, intervino en los frentes de Santander y Teruel; donde, en cierta ocasión, su aparato resultó alcanzado y heridos sus tripulantes.

Organizado el grupo de "Cadena" (4-G-2), dotado de los ágiles He-51, pasó a mandar una de sus escuadrillas, que actuó muy eficazmente en las operaciones de Extremadura; hasta que, designado para formar parte de un nuevo grupo, marcho a Italia para hacerse cargo de los bimotores Caproni Ca-310, con los que tomó parte, fundamentalmente, en las operaciones de Cataluña. Terminada la guerra, pasó al EM del Aire, ejerciendo posteriormente como profesor a la Academia de Aviación de León. Más tarde, voló los He-51 del 31 Regimiento de Getafe, realizó el curso de Vuelo sin Visibilidad y, ya ascendido a comandante, formó parte del 12 curso de caza. Teniente coronel en 1943, toma el mando de la expedición de aviadores que, en Toulouse, se especializa en el bombardeo en picado, y que una vez finalizado el curso, regresa a Los Llanos con diez Ju-88. Nombrado en febrero de 1944 jefe del 13 Regimiento (Albacete), el 18 de octubre de dicho año, cuando realizaba la prueba de un Ju-88, sufrió un accidente que costó la vida a aquel competente aviador, en cuya cartilla de vuelos totalizaba 2.207 horas.

Hace 75 años

Pruebas

Tablada 9 enero 1928



A título de prueba del Breguet XIX, y como entrenamiento para futuros retos, los capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias tomando rumbo sur, volaron ayer a Cabo Juby; y sin tomar tierra, a las 12 de la noche emprendieron el regreso. ¡Lástima! que una avería en la conducción de aceite, les forzó a aterrizar en Saffi (Marruecos francés).

Nota de El Vigía: Ante la imposibilidad de repararla, con harto sentimiento por parte de los aviadores, se decidió que el sexquiplano -bautizado "Loriga" en homenaje al inolvidable compañero- una vez desmontado fuera enviado a Casablanca y por vía marítima a Sevilla. Señalaremos también que se trataba del aparato que recibido de Francia, habría servido como prototipo para la serie que CASA construyó en Getafe.

Hace 65 años

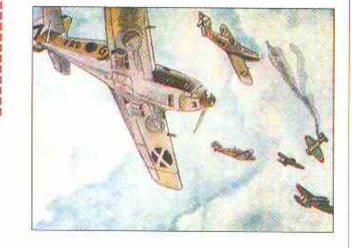
Vendaval

Pollensa 11 de febrero 1938



La furiosa tramontana, con vientos que superando los 125 kilómetros por hora, azota Mallorca, se ha cebado en esta base, causando además de múltiples desperfectos en sus instalaciones, la destrucción de tres hidros y averías graves, aunque reparables, a cinco más.

La fotografía nos muestra el estado en que quedó un CANT Z-501.



Hace 65 años

Éxito aliado

Calamocha 7 febrero 1938

La alegría era patente esta mañana en el aeródromo, cuando, de regreso los "Messer" BF-109 de una salida al frente de Teruel, se ha ido confirmando el sobresaliente resultado. Enfrentados a una nutrida formación de bombarderos, protegida por tres escuadrillas de caza, han logrado numerosos derribos, proclamándose "As" indiscutible de la jornada, el teniente Wilhelm Balthasar; quien, en seis minutos, ha abatido tres "Katiuskas" y un "Rata".



Hace 65 años

Un gesto

Tauste 28 febrero 1938

Caído la semana pasada en combate, el capitán Haya, y reclamando su viuda, el cadáver del glorioso aviador, el comandante García Morato, haciendo suyos los deseos de su cuñada, ha tenido un gesto sin precedente. Partiendo esta mañana en su Fiat y adentrándose en zona enemiga, alcanzó el campo de Almuriente, donde en vuelo rasante arrojó una carta dirigida a los jefes de la Aviación Republicana, transmitiéndoles tal petición.

Nota de El Vigía: "Aunque existió constancia de que la misiva llegó a sus destinatarios, lamentablemente no se atendió la petición.

Hace 50 años

Desgracia

Getafe 19 enero 1953

Cuando dispuesto a realizar un vuelo de entrenamiento, despegaba esta mañana el comandante González de Aledo, en la HM-1. EE.4-21 del 21 Grupo de FF.AA., al virar a la izquierda para abandonar la pisla, una pérdida de velocidad ha provocado la caída del aparato, que se ha destrozado contra el suelo. Trasladado el piloto en estado de suma gravedad al Hospital del Aire, se teme por su vida.

Nota de El Vigía: Lamentablemente, Manuel González de Aledo y Rittwagen (34) fallecía a las pocas horas.

El "Flecha", como popularmente era conocido entre sus compañeros, tras *batirse el cobre* en los días de la guerra, como soldado voluntario y más tarde alférez y teniente de Infantería, a los 19 años vistió el uniforme de Aviación como tripulante en los "Pedros" (He-111) cuando aquella tocaba a su fin. Ya en la paz, pasó por el 15 Regto, y 11 Grupo (BR-20) antes de realizar en 1940 los cursos de piloto y de caza. Con esta especialidad voló en el 23 Grupo de Tablada y en el 21 Regto. de Getafe, con el que en comisión de servicio, marchó a Gando como jefe de escuadrilla del 22 Grupo expedicionario. Tras su paso por la Academia de Aviación, volvió al 21 Regto.

Su fecunda labor de divulgación aeronáutica, en numerosos diarios y revistas, sin duda influyó para que la superioridad le nombrase redactor de *Revista de Aeronáutica.* Luego de obtener en Getafe el título "C" de



vuelo Sin Motor, regresó a la Academia, ahora como profesor, donde escribió dos trabajos que fueron editados como libros de texto. Más tarde se diplomó en Estado Mayor y por su labor divulgativa en prensa y radio fue merecedor de varios premios. Después de obtener el título de Vuelo Sin Visibilidad, en 1952 fue designado para llevar a cabo prácticas en la compañía Iberia; luego se incorporaría al 21 Grupo de FF.AA., donde, como hemos visto, perdió la vida, y el Ejército del Aire uno de sus más entusiastas aviadores.

Hace 50años

Hito paracaidista

Alcantarilla 27 enero 1953

Con la asistencia del ministro, general González-Gallarza, y altos jefes del Ejército del Aire, con gran brillantez se ha celebrado la culminación de los 100.000 saltos, efectuados en la Escuela Militar de Paracaidismo.

Los actos comenzaron con el simulacro -con fuego real- del asalto a una posición y el aprovisionamiento desde el aire de las supuestas fuerzas de ocupación. Luego, tuvieron lugar varias exhibiciones, entre ellas la tan emocionante "Cadena Margarita", y como colofón, se efectuó el lanzamiento desde nueve Junkers, de 160 paracaidistas, uno de los cuales exhibía un cartel alusivo a la importante cifra lograda. Por ella, y por su celebración, el director de la Escuela comandante Ramón Salas, ha sido muy felicitado.



Hace 65 años

Debut

Calamocha 17 febrero 1938

Tras su montaje y pruebas en tierra, llevados a cabo con el mayor sigilo, hoy, encuadrada lógicamente en una unidad de la Legión Cóndor, ha debutado en el frente de Teruel la patrulla de Junkers Ju-87A "Stuka". Según declararon sus pilotos, tenientes Haas, Weyert y el sargento Bartels, todo había ido a la perfección y sus efectos "espectaculares".

Hace 80 años

Nuevo aeródromo

Logroño 22 enero 1923

Los contactos entre el jefe del Servicio de Aeronáutica, general Echagüe, y las autoridades provinciales y locales, para la construcción de un aeródromo, son del todo satisfactorias. Según hemos podido saber, contará con una guarnición de 40 aviones y una dotación de 50 jefes y oficiales, así como 300 individuos de tropa.

Hace 75 años

Noticias frescas

Tauima 7 febrero 1928

Para sorpresa de muchos, esta tarde en el aeródromo y en Melilla, se leía el ABC del día. ¿Cómo puede ser? se preguntaban. La cosa era bien sencilla, un buen número de ejemplares, había llegado en el porta-equipajes del DH "Napier" del teniente Pedro Tauler; quien, habiendo partido de Cuatro Vientos a la una del mediodía, llegó aquí a las cinco y media de la tarde. Habiendo cubierto el trayecto Madrid-Melilla, en cuatro horas y media, ha hecho posible además que hoy sus amigos leyeran noticias frescas.

Hace 75 años

Destacamento

Cabo Juby 8 febrero 1928

Precedidos por varios mecánicos y soldados de Aviación y para establecerse en el aeródromo, procedentes de Tetuán a bordo de sendos Havilland "Napier", han llegado el capitán Sampil y los tenientes García Morato y Collar. En breve se esperan cuatro aparatos más, que compondrán la dotación de la escuadrilla que quedará al mando del teniente coronel Camacho Benítez.

Para el entrenamiento de los aviadores, en sus vuelos desde Canarias a Cabo Juby y otros puntos de la costa de Berbería, se establecerá en Las Palmas un campo provisional de aterrizaje.

Nota de El Vigía: Sorprendentemente, la fecha de este vuelo, del que se hacía eco la prensa, se anticipa nada menos que ¡20 días! a la que aparece en la Hoja de Servicios de Morato. ¿Con cuál nos quedamos? Por lógica, este cronista opta por la primera.

Hace 50 años

Emisión radiofónica

Madrid enero 1953



En el mundillo de la aviación y sobre todo, entre los jóvenes aficionados, ha sido acogido con alborozo el programa de divulgación aeronáutica titulado "Icaro", que bajo la dirección de Luis Lerdo de Tejada ha comenzado a emitir Radio Nacional de España, los viernes alternos de 21 a 21,30 horas.

Nota de El Vigía: Nadie mejor que un apasionado aviador como el sevillano Luis Lerdo de Tejada y Baylleres, podía llevar a cabo, con tal éxito, una emisión que este cronista recuerda con entusiástica añoranza. Piloto civil en 1935, el 18 de julio de 1936 comenzó a prestar servicios en las avionetas militarizadas del Aero Club de Andalucía. Obtenido el título de piloto militar, fue destinado a los Dornier Wal, con los que actuó abnegadamente en todos los mares. Pasó luego a la base de hidros de Alcudia y tras el curso de vuelo nocturno, apto para el mando de escuadrilla, y habilitado a capitán, fue agregado a la AS/88 de la Legión Cóndor, participando en numerosos bombardeos nocturnos. Mandó luego una escuadrilla Cantz Z-501 y la víspera de que la guerra tocase a su fin, tomaba el mando de la patrulla de los recién llegados Arado 95. Jefe de una escuadrilla de "Bacalaos" (DO-17) llevó a cabo importantes servicios de fotogrametría, hasta que destinado más tarde como piloto a la Dirección General de Aviación civil, voló en la T.A.E. (Tráfico Aéreo Español). De vuelta al servicio activo, pasó por los "Bacalaos" de Alcalá y por el Grupo de Entrenamiento y Transporte del E.M. de Barajas, donde volando de 2º un Savoia 81, sufrió uno de sus más graves accidentes, del que por fortuna se recuperó y volvió a volar, hasta que en 1947 a petición propia, se le concedió el licenciamiento. Joven aún, falleció en Madrid el 17 de marzo de 1973.

Hace 65 años

Servicio especial

2 enero 1938

Verdadera sensación ha causado en los medios aeronáuticos, el bombardeo a la ciudad de Barcelona, llevado a cabo ayer por el general Valle. Partiendo de noche de la base italiana de Guidonia, a bordo de un Savoia 79, con una tripulación de cinco hombres y 800 kg. de bombas, guiado por las emisiones de radio utilizadas por el radiogoniómetro, alcanzó aquella ciudad, donde asediado por la DCA arrojó su carga, para regresar sin novedad a su base. Había realizado un viaje de 2.000 km. y efectuando eficientemente la misión, como lo prueban las fotografías que se han tomado hoy.



Hace 50 años

Barrenas

Torrejón 20 febrero 1953

Protagonistas las HM-1 de una serie de accidentes, y a título precautorio, temporalmente de baja, en el Escuadrón de Experimentación se están llevando a cabo exhaustivas pruebas de su comportamiento. Hoy, cumplimentando la orden del jefe de la Unidad, teniente coronel Murcia, de hacerles más de 1.000 barrenas, a bordo de las EE.4-102 y 103, el capitán José Miguel *"Morrosco"* Careaga ha efectuado 37, a las que se han sumado 42 que seguidamente ha llevado a cabo el teniente Dionisio Zamarripa.

Nota de El Vigía: "Pilotando" una HM-1, vemos en la foto al teniente Zamarripa junto a su hijo Iñaki, hoy comandante de línea aérea.

Hace 65 años

Pareja de héroes

Bello 20 enero 1938

Cumplido el servicio de bombardeo y ametrallamiento en picado en el Alto de Celadas, el regreso de los Romeo del 4-G-12, ha conmocionado a todo el personal cuando al apreciarse ostensiblemente que el avión del jefe del Grupo, comandante Negrón, se hallaba en dificultades. Con la natural inquietud se ha seguido su toma de tierra efectuada, tras varios intentos, de forma catastrófica. Luego de la alocada carrera hasta el aparato, se ha podido comprobar que el valeroso jefe yacía cadáver y su observador, el capitán Mira, gravemente herido. Trasladados al hospital, el general Kindelán ha impuesto al primero la Medalla Militar.

Nota de El Vigía: Luego se supo que, haciendo la "cadena" bajo el fuego de la artillería antiaérea y un intenso asedio por parte de ametralladoras y fusilería, había resultado herido el capitán; así y todo, continuó el servicio, sin decir nada a su jefe, para que este no lo suspendiera. En la siguiente pasada, un tiro de fusil arrebató la vida a Negrón. Mira, que no era piloto, se hizo con el avión y logró alcanzar el campo; tras varios intentos de aterrizaje, debido a su impericia, y a que el cuerpo del comandante presionaba el mando de gases, y no pudo del todo cortarlos, chocó violentamente contra el suelo, lo que le ocasionó graves heridas, de las que afortunadamente se recuperó.



Hace 65 años

Cumplido ya el cenit de la guerra, este vistoso cartel, obra del artista valenciano Joseph Renau, expresa en acertadísima composición, el anhelo latente de un Ejército; en este caso representado por la Aviación de la República, la popular Gloriosa.



World air forces 2002

Stewart Penney
FLIGHT International. Vol 162 No 4859. 26 november-2 december 2002.



Aunque en los últimos años los presupuestos dedicados a la Defensa estaban disminuyendo en todos los países del mundo, a raíz del atentado terrorista del 11 de septiembre del 2001, la mayoría de los estados han revisado sus necesidades para hacer frente a esta nueva amenaza, para la cual muchos de ellos no se encontraban lo suficientemente preparados.

Esto ha hecho que varios países, a lo largo de este último año, hayan variado alguno de sus programas, así como han sentido la necesidad de alterar algunos estudios sobre las capacidades que debían de alcanzar en un corto espacio de tiempo.

El Directorio que se presenta en esta revista recoge de manera bastante exhaustiva la composición actual, de la mayoría de las fuerzas aéreas mundiales, alfabéticamente, desde Afganistán hasta Zimbabwe, sus flotas actuales, el "role" de cada uno de sus medios, así como los programas más sobresalientes de cada una de ellas.





Killer Angels

Bill Sweetman
JED. The Journal of Electronic Defense. Vol 25 No 11. november 2002.



El artículo trata de situar en el siempre complicado mercado de los cazas, el último producto de la industria francesa Dassault, el Rafale.

Este pequeño caza, si se le compara con alguno de sus posibles competidores, como el JSF (Joint Strike Fighter), o el Eurofighter Typhoon, entre otros, actualmente solo tiene buenas expectativas de mercado en su propio país, Francia, donde se espera contar con una flota de 294 unidades, de las cuales 60 son para la Armada y el resto para la Fuerza Aérea.

El pasado junio un Rafale M, embarcado en el portaaviones Charles de Gaulle, efectuó su primera misión real junto a cazas americanos en el Océano Índico; la Fuerza Aérea, por su parte espera tener operativo un escuadrón en el año 2006.

En el artículo se describen también algunos de los sistemas de a bordo de los que va dotado, como su radar denominado Thales RBE2, o su sistema de guerra electrónica llamado Spectra, así como parte de su armamento.





Seeking a Triple-Threat Sensor

John A. Tirpak
AIR FORCE Magazine.Vol 85 No 11. november 2002.



La Fuerza Aérea estadounidense está diseñando el nuevo sistema de armas que dotará, en la próxima década, a su flota encargada de proporcionar la información del campo de batalla, necesaria para hacer frente con éxito al desarrollo de la misma.

Para ello deberá de integrar en una sola plataforma, los medios que actualmente operan sus E-3 AWACS, E-8 Joint STARS y RC-135 Rivet Joint.

Este futuro sistema, denominado actualmente MC2A (Multisensor Command and Control Aircraft), se iniciará de forma progresiva, de tal forma que al mismo se le irán añadiendo sistemas a medida que la tecnología vaya desarrollándolos. Inicialmente la plataforma elegida será el Boeing 767, actualmente operativo en Japón como AWACS, y que posiblemente también será elegido como sustituto de los KC-135, en su misión de repostaje en vuelo.

La flota final se espera que cuente con al menos 55 plataformas, pero ello no deja de ser especulativo, ya que su número dependerá en gran medida del avance tecnológico de sus sistemas.





Anti-armour Weapons

Eric H. Biass/Roy Braybrook
Armada International.Vol 6 december-january 2002/03.



En un extenso dossier que contiene diferentes artículos, los autores del mismo van exponiendo la situación del armamento anti-carro actual, así como de los principales programas en desarrollo.

Aunque las industrias americanas de defensa disponen de las últimas tecnologías para este tipo de armamento, debido a las necesidades operativas de sus propias fuerzas armadas, otras muchas industrias, entre ellas las europeas, también disponen de la tecnología necesaria para fabricar excelente armamento anti-carro.

También dispone el dossier de una guía muy completa sobre los programas de misiles anti-carro, donde se especifica entre otras características: el peso del misil, su poder de penetración, su alcance, la plataforma desde la que se puede utilizar, etc.

En los diferentes artículos se puede ir viendo de entre los diversos sistemas diseñados para ser utilizados contra los carros de combate, los últimos desarrollos y diseños de los actualmente operativos empleados por aeronaves de ala fija, por helicópteros, por vehículos terrestres, por personal de infantería, etc.



Tropa profesional

Roberto Pla
Teniente coronel de Aviación

http://www.aire.org/
pla@aire.org

En los últimos años uno de los aspectos que más ha cambiado nuestro ejército es la tropa. No solo ha cambiado la Tropa, al pasar de ser tropa de reemplazo a profesionales, sino que este hecho ha cambiado muchas cosas en el Ejército del Aire.

Para empezar, la "población" de la mayor parte de nuestras unidades ha descendido considerablemente. Esta menor disponibilidad de personal ha hecho variar sustancialmente la forma en que se hacen las cosas y la urgencia con que algunas necesidades se atienden. Los aspectos menos primordiales de nuestra vida han sido relegados a su auténtica importancia en beneficio de las actividades realmente fundamentales. De estas, los servicios menos críticos y los aspectos menos relacionados con la operatividad han pasado a ser prestados por empresas externas a fin de dedicar la tropa profesional a las especialidades para las que ha sido contratada y entrenada.

El principal obstáculo con el que hemos tropezado en las unidades a la hora de establecer una lista de tareas o un catálogo de puestos es que la Tropa se ha convertido en un bien escaso. Casi un recurso crítico. Está bien que esa escasez nos haya ayudado a diferenciar lo accesorio de lo imprescindible, pero resulta difícil programar actividades que requieren una fuerza de trabajo que será difícilmente obtenible a corto plazo.

Por otra parte, los efectivos alistados no están exentos de problemática propia. No se trata de elementos, sino de personas y cada uno de ellos responde a los estímulos del entorno a través de una voluntad y un arbitrio propios. Las diferentes vicisitudes de la captación, de la convivencia con la tropa de reemplazo y de su integración con los cuadros de mando en pie de igualdad en tanto que profesionales, "con iguales derechos y obligaciones", según establece la Ley, ha planteado desafíos, algunos de los cuales, ni a los más optimistas se les escapa que están por resolver.

Se ha hablado muchas veces de las retribuciones como una de las causas de falta de atractivo del servicio como Tropa Profesional, pero esa es una reducción simplista de un pro-



http://www.arrakis.es/~ensesa/telecom.htm
Info-Mili



http://www.mde.es/mde/ejercito/ejercito.htm
Ministerio de Defensa. Ejército Profesional



http://www.netcom.es/asturias/framenu.html
Semos un Ejercito Profesiona!. Criticas de ex-soldados



http://www.cijofis.com/ Centro De Información Juvenil Acuartelamiento "General Arroquia" de Salamanca



http://www.alistate.com/ Alistate. Patrocinada por el antiguo Caballero Legionario D.Diego Guillamón



http://www.aire.mde.es/(G)Publicaciones/Paginas_Web_Internet/web.nsf/como.html Ejercito del Aire, direcciones dificiles de copiar y de encontrar.

blema mucho mas complejo. La elección de destino, la publicación de vacantes, el imprevisible y prolongado espacio de tiempo entre los ascensos y la feroz competitividad establecida por el elevado número de demandantes de las plazas de la Academia General Básica o ahora de la Tropa Permanente, son temas que preocupan a nuestros hombres y mujeres de la clase de Tropa.

A pesar de esta problemática y de las perspectivas de futuro que a muchos se les muestran inciertas en tanto que no son capaces de formarse una imagen de qué les deparará la vida a la vuelta de unos años o de cuáles son las mejores opciones, hay que decir que la Tropa Profesional está desarrollando de forma mayoritaria un trabajo eficaz con un alto grado de profesionalidad y un espíritu y disciplina ejemplar, dando de sí lo que el Ejército del Aire podía esperar de ellos y aun más.

¿Sabremos nosotros como institución responder a las expectativas que estos jóvenes han traído al servicio?

Nuestra lógica pedagógica que establece la necesidad de cualificarse para un puesto de trabajo que para muchos ha de ser lógicamente ajeno a las Fuerzas Armadas, nuestros razonamientos paternales sobre la necesidad de 'aprovechar el tiempo y las oportunidades que se les brindan' e incluso los medios cada vez más abundantes de que se dispone en nuestras unidades para obtener conocimientos que faciliten una reinserción en el mundo laboral de la sociedad civil no siempre obtienen el eco que la buena intención que los dispone podría esperar.

El estudio y la solución de estos problemas es algo que nos urge, no solo por compañerismo y lealtad hacia nuestros subordinados y compañeros de armas, sino porque el método mas eficaz de reclutamiento y promoción es el 'boca a boca' y solo la satisfacción del personal en filas nos proporcionará una fuente segura y constante de captación, más sólida que la que pueda proporcionar cualquier campaña publicitaria por extensa que sea.

Destacar los problemas siempre es tarea fácil, ya que estos abundan en la vida real y seria temerario por mi parte pretender hallarme en posesión de la fórmula magistral que pueda solucionarlos, pero a medio camino entre las dos posturas creo que lo honrado es exponer cual es, en mi opinión, la actuación que debe llevarse a cabo. Pues bien, a mi modo de ver el cascabel del gato puede definirse de la siguiente forma: Hay que identificar qué es lo que los jóvenes que se alistan como tropa profesional vienen a buscar a las Fuerzas Armadas, hay que facilitarles su consecución y reinsertarlos en la vida civil como ciudadanos y personas satisfechas y orgullosas de su paso por las Fuerzas Armadas. Esa satisfacción trasmitida de persona a persona será el mayor reclamo para la captación de nuevos efectivos. ■

OTROS ENLACES

http://www.gees.org/publicaciones/an/an07.html
El acceso de Extranjeros a la Tropa Profesional
http://www.terra.es/personal/amarte/artis/r5702.htm
AMARTE. Articulos sobre Tropa Profesional.
http://www.eldia.es/2001-08-14/criterios/criterios1.htm
Una vision optimista...de un coronel.
http://groups.msn.com/Portierrayaire/_albumlist.msnw?pgmarket=es-es
Por Tierra y Aire
http://www.geocities.com/envolt0010/
FAS españolas
http://www.iespana.es/numanciaweb/
Fragata Numancia.
http://militar.org/
Portal dedicado al Asociacionismo militar
http://www.aragob.es/sid/empa/tropa.pdf
Convocatoria MPTM 2002
http://www.uned.es/psicologia/IIISemana/comunicaciones/canas.htm
Incorporación e integración del MPTM en el ET
http://usuarios.lycos.es/pimientanegra/miserias_ydesventuras.htm
Dura critica de la politica de reclutamiento.
http://www.belt.es/noticias/02_febrero/11_15/13_cabos.htm
Noticias
http://www.belt.es/noticias/02_mayo/13_17/13_Defensa.htm
Mas Noticias
http://www.ciudadfutura.com/sexismo/noticias/no1_oc99.htm
Oct. 1999. Mujeres en cuerpos especiales.
http://www.revistanaval.com/infanteriademarina/
Infanteria de Marina. Pagina no oficial
http://www.lalegion.com/
La Legion
http://www.boinasverdes.org/
Boinas Verdes
http://www.ejercito.mde.es/organizacion/famet/tropa.htm
FAMET
http://www.ejercitomelilla.com/Ingreso/Ingreso-Marco.htm
Melilla
http://galeon.hispavista.com/uoes/tropa.htm
Información sobre Tropa Profesional 2002
http://es.groups.yahoo.com/group/tropaprof/
Lista de Correo de Tropa Profesional
http://es.groups.yahoo.com/group/tropaprofesional/
Lista de Correo de Tropa Profesional
http://es.groups.yahoo.com/group/mptm/
Lista de correo MPTM. Reivindicativa
http://www.b2g2.com/boards/board.cgi?user=FAS
Foro de las FAS españolas
http://www.rtve.es/tve/b/linea900/programas/temp01-02/16-12-01/semana.htm
Linea 900

¿sabías que...?

- ha sido publicado el Instrumento de Ratificación del Acuerdo sobre cooperación en materia de información nuclear entre las partes del tratado del Atlántico Norte y el Protocolo por el que se modifica el Anexo de Seguridad del Acuerdo hecho en Bruselas en diciembre de 2002? (BOD núm. 245, de 17 de diciembre de 2002).

- fue publicado por el Ministerio de Administraciones Públicas el calendario de días inhábiles para el año 2003? (BOD núm. 245, de 17 de diciembre de 2002).

- la Ley 52/2002, de 30 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2003 ha sido publicada en el BOD núm. 8, de 14 de enero de este año 2003?.

- han sido delegadas en el secretario de Estado de Defensa determinadas funciones relacionadas con el presupuesto de la sección 14, Ministerio de Defensa, para el ejercicio económico de 2003? (Orden DEF/13/2003, de 2 de enero. BOD núm. 8, de 14 de enero de 2003).

- por Resolución 3/2003, de 10 de enero, del secretario de Estado de Defensa, se desarrolla el presupuesto de la sección 14, del Ministerio de Defensa, para el ejercicio económico de 2003? (BOD núm. 9, de 15 de enero de 2003).

- el ministro de Defensa delega en el subsecretario de Defensa y en los jefes de Estado Mayor de los Ejércitos, en el ámbito de sus respectivas competencias, la concesión de la condición de Militar de complemento? (Orden DEF/3426, de 27 de diciembre. BOD núm. 8 de 14 de enero de 2003).

- ha sido publicada la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social? (BOD núm. 10, de 16 de enero de 2003).

- el Ministerio de Hacienda ha dictado las normas para la elaboración del escenario presupuestario 2004-2006? (BOE núm. 4, de 4 de enero de 2003).

- El Gobierno ha aprobado un anteproyecto de ley para modificar las reglas sobre la composición de los tribunales militares?
Fundamentalmente se trata de reducir el número de miembros que los constituyen. Además se introducirán otras modificaciones de carácter técnico que afectarán a otros aspectos del Derecho Militar. (Revista Española de Defensa núm. 178, diciembre de 2002).

- se ha concedido a la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo del Ejército del Aire (ETESDA) el uso de la Enseña Nacional en su modalidad de estandarte? (BOD núm. 248, de 20 de diciembre de 2002).

- el pasado mes de octubre se celebraron en el CESEDEN unas jornadas sobre la mujer en las Fuerzas Armadas?
Las jornadas estuvieron organizadas por los Ministerios de Defensa y de Trabajo y Asuntos Sociales. En ellas se llegó a la conclusión de que dada la igualdad de hombre y mujer ante la ley, hay que mentalizarse en que la institución castrense ya no es sólo cosa de hombres. (Revista Española de Defensa, núm. 171, noviembre de 2002).

- la futura red sanitaria militar estará formada por el Hospital Central de la Defensa en Madrid y por los hospitales de Cartagena, Ferrol, San Fernando, Valencia y Zaragoza, más el Instituto de Medicina Preventiva, el Centro de Instrucción de Medicina Preventiva, el Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial y los Centros Militares de Farmacia y Veterinaria? (Revista Española de Defensa, núm. 171, noviembre de 2002).

- el ISFAS ha publicado los conciertos suscritos con entidades de seguros para la prestación de asistencia sanitaria durante el año 2003? (BOD núm. 3, de 7 de enero de 2003).

- el ISFAS y la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias han firmado un convenio sobre prestación de servicios sanitarios, en zonas rurales, a los beneficiarios del primero? (BOD núm. 254, de 31 de diciembre de 2002).

- el secretario general gerente del ISFAS ha publicado una Instrucción por la que se regulan las prestaciones sociales?

¿sabías que...?

Las prestaciones de asistencia social que se regulan son las siguientes: de asistencia a la tercera edad; sociosanitarias; ayudas económicas para otras situaciones de necesidad, y otras prestaciones de carácter social: ayudas económicas por fallecimiento y ayudas económicas para la adquisición de vivienda. (BOED núm. 4, de 8 de enero de 2003).

• han sido aprobados los Planes de Estudios de la Enseñanza Militar de Formación para la incorporación a las Escalas Superiores de Oficiales y Escala de Oficiales de los Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas? (Orden Ministerial núm. 258/2002, de 27 de diciembre. BOD núm. 5, de 9 de enero de 2003).

• Defensa ha ofertado 300 plazas de soldados y marineros profesionales a inmigrantes de Guinea e Hispanoamérica?
Las 300 plazas se distribuyen entre 218 en Tierra (184 en la BRIPAC y 34 en la Legión), 68 de Infantería de Marina en la Armada, y 14 de Seguridad y Defensa en Aire. (Revista Española de Defensa núm. 178, diciembre de 2002).

• el subsecretario de Defensa ha publicado una Instrucción sobre ampliación de compromisos de Militares de Complemento y Militares Profesionales de Tropa y Marinería?
Aquellos que por razones de edad o tiempo de servicio deberían finalizar su relación de servicios, podrían solicitar si cumplen determinadas condiciones, la firma de un compromiso único hasta el 31 de diciembre de 2003. (BOD núm. 254, de 31 de diciembre de 2002).

• el ministro de Defensa y el presidente de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales han firmado un convenio de colaboración para facilitar a los soldados y marineros profesionales y a los militares de complemento la obtención de un puesto de trabajo cuando finalicen sus compromisos con las Fuerzas Armadas?
El Ministerio de Defensa se compromete a mantener una base de datos con la preparación alcanzada por el personal y la CEOE a informar a Defensa sobre los perfiles laborales más demandados, al tiempo que difunde entre sus afiliados los términos del convenio y posibilidades de contratación. (Revista Española de Defensa, núm. 171, noviembre de 2002).

• el Ministerio de Hacienda ha publicado los índices de precios de mano de obra y materiales correspondientes a los meses de abril, mayo y junio de 2002, aplicables a la revisión de contratos de las Administraciones Públicas? (BOE núm. 291, de 5 de diciembre de 2002).

• han sido fijadas las cuantías de las Compensaciones Económicas y de los Cánones de Uso de las Viviendas Militares y Plazas de Aparcamiento? (BOD núm. 248, de 18 de diciembre de 2002).

• la Fundación Asistencial para las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil ha puesto en marcha una iniciativa para incorporar a discapacitados al mercado laboral? (Revista Española de Defensa núm. 178, diciembre de 2002).

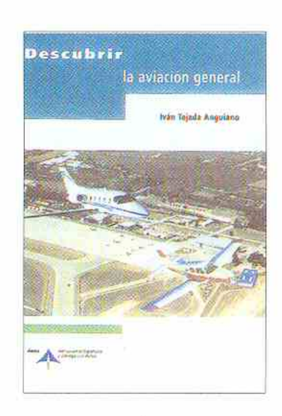
• ha sido publicada la revalorización de las pensiones del sistema de la Seguridad social para el Ejercicio 2003? (BOD núm. 3, de 7 de enero de 2003).

• ha sido fijado el salario mínimo interprofesional para 2003 en 15.04 euros día o 451 euros mes, según que el salario esté fijado por días o por meses? (Real Decreto 1426/2002, de 27 de diciembre. BOD núm. 2, de 3 de enero de 2003).

• el Instituto Universitario "General Gutiérrez Mellado" ha convocado la concesión de cinco ayudas a la financiación de acuerdos de investigación?
La cuantía máxima de las ayudas previstas en esta convocatoria será de 5.000 euros. El plazo de presentación de solicitudes termina el 15 de marzo próximo (Resolución 150/00293/03 del Instituto Universitario Gutiérrez Mellado. BOD núm. 4, de 8 de enero de 2003).

• el Ministerio de la Presidencia publicó, el pasado mes de noviembre, un Real Decreto por el que se regula la conservación del patrimonio documental con valor histórico, el control de la eliminación de otros documentos de la Administración General del Estado y sus organismos públicos y la conservación de documentos administrativos en soporte distinto al original? (BOD núm. 227, de 20 de noviembre de 2002).

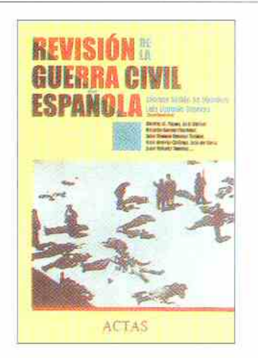
Bibliografía



LA AVIACIÓN GENERAL. Iván Tejada Anguiano. Volumen de 160 páginas de 17x24 cm. Colección Descubrir. Edita y distribuye el Centro de Documentación y Publicaciones de AENA. Edificio La Piovera. C/ Peonias 2, 28042 Madrid.

Este es el sexto título de la colección Descubrir que publica AENA. Con una excelente presentación y edición, en el presente volumen y en seis capítulos se nos describe al gran público lo que es la Aviación General, las aeronaves que se utilizan en esta, los trabajos aéreos que comprende, los aeropuertos específicos, sus operadores y finalmente la historia particular de esta rama de la aviación. Incluye un anexo de características de las aeronaves y otro de los aeropuertos y escuelas de vuelo en España. El texto es ameno e instructivo y con las fotografías y gráficos componen un excelente libro que cumple con creces la finalidad eminentemente divulgativa de esta colección.

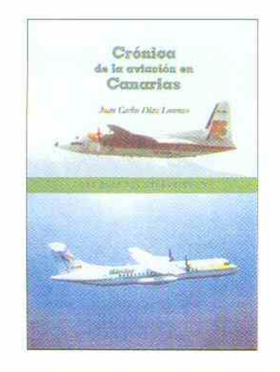
REVISIÓN DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA. Alfonso Bullón de Mendoza y Luis Eugenio Togores, coordinadores. Volumen de 1093 páginas de 17x24 cm. Universidad San Pablo-CEU de Madrid. Editorial Atlas. C/ Isla Alegranza, 3, Polígono Industrial Norte, 28709-San Sebastián de los Reyes, Madrid.



Es muy probable que un plazo de tiempo de más de 60 años sea suficiente para que pueda ser analizada y estudiada con rigor y objetividad la última de nuestras guerras civiles. Con ese fin se celebró en noviembre de 1999 un Congreso Internacional en la Universidad San Pablo-CEU de Madrid con el título " La Guerra Civil Española. 60 años después". Este volumen recoge las aportaciones al mismo de los más de 70 autores participantes, que están organizadas en 6 secciones que abarcan los orígenes, los aspectos militares, revolución y contrarrevolución, prensa y propaganda, cultura y finalmente aspectos económicos e internacionales. Es pues una revisión bastante exhaustiva, no tanto de los aspectos militares y sí de los más directamente relacionados con la contienda. Desde luego la mayor parte de los trabajos parecen estar realizados desde posiciones alejadas de cualquier extremismo intentando siempre la imparcialidad. Seguramente dentro de otros 60 años los historiadores que se atrevan con este tema serán sin proponérselo totalmente imparciales. Pero de todas formas, este es un intento serio y honrado de contar la verdad.

CRÓNICA DE LA AVIACIÓN EN CANARIAS. LAS ALAS DEL ATLÁNTICO I. Juan Carlos Díaz Lorenzo. Volumen de 269 páginas de 21x30 cm. Publica Binter Canarias, S.A., con edición a cargo de Tauro Producciones, S.L.

Nos encontramos con uno de los mejores trabajos realizados en la historiografía de la aeronáutica española y más concretamente de la relacionada con nuestras entrañables Islas Canarias. Con una excelente edición se nos muestran desde las primeras ascensiones en globo en las islas y también los primeros vuelos que allí se realizaron, hasta la historia de las compañías aéreas que han operado en la zona, pasando por los inicios de la aviación comercial en España, las primeras compañías que operaron en las Islas y el despegue turístico de Canarias, íntimamente unido al desarrollo de la Aviación Comercial. Además el volumen está ilustrado con una serie de fotografías de verdadero valor histórico, procedentes de diversas colecciones, con lo que la lectura se hace muy amena. Los otros dos títulos de la serie Alas del Atlántico son LOS AEROPUERTOS DEL SAHARA Y CANARIAS y AVIONES EN LOS CIELOS DE CANARIAS, del mismo autor y con igual interés para la historiografía aeronáutica.



VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS. CÁTEDRA ALFREDO KINDELÁN, XI SEMINARIO INTERNACIONAL. Volumen de 250 páginas de 20,8x29,3 cm. Publica el Centro de Guerra Aérea, Estado Mayor del Aire. Edita la Secretaría General Técnica, Ministerio de Defensa. Tirada de 1000 ejemplares, abril de 2002.

El uso de vehículos aéreos no tripulados se está implantando en los principales ejércitos del mundo. Hay un primer motivo para su utilización que no es otro que la eliminación del riesgo de las tripulaciones en misiones tales como las de reconocimiento, interferencia de comunicaciones o las de supresión de sistemas de defensa aérea. No es de extrañar pues que la Cátedra Alfredo Kindelán haya escogido este tema para el XI Seminario Internacional que se celebró en el 2001. El volumen que comentamos tiene el mismo formato de los últimos años y contiene las intervenciones de los representantes de las Fuerzas Aéreas de Alemania, Bélgica, Estados Unidos, Francia, Holanda, Italia, Portugal, Reino Unido, Suiza y España. Todas son muy interesantes pero como es natural, la del representante de la USAF es la que muestra no sólo la situación actual de estos sistemas sino también los proyectos más avanzados. No menos importante son las conclusiones generales entre las que cabe destacar en su empleo el carácter complementario con los satélites y aeronaves tripuladas, su economía y por eso mismo el peligro que significa su posible utilización como medio de lanzamiento de armas de destrucción masiva por grupos terroristas. Otra de las ideas que se intuyen en las intervenciones es que a fin de abaratar costes y conseguir una mejor gestión de estos sistemas, se hace necesaria la colaboración estrecha de los países usuarios. En resumen una excelente visión del estado actual y futuro de estos nuevos sistemas de armas.

